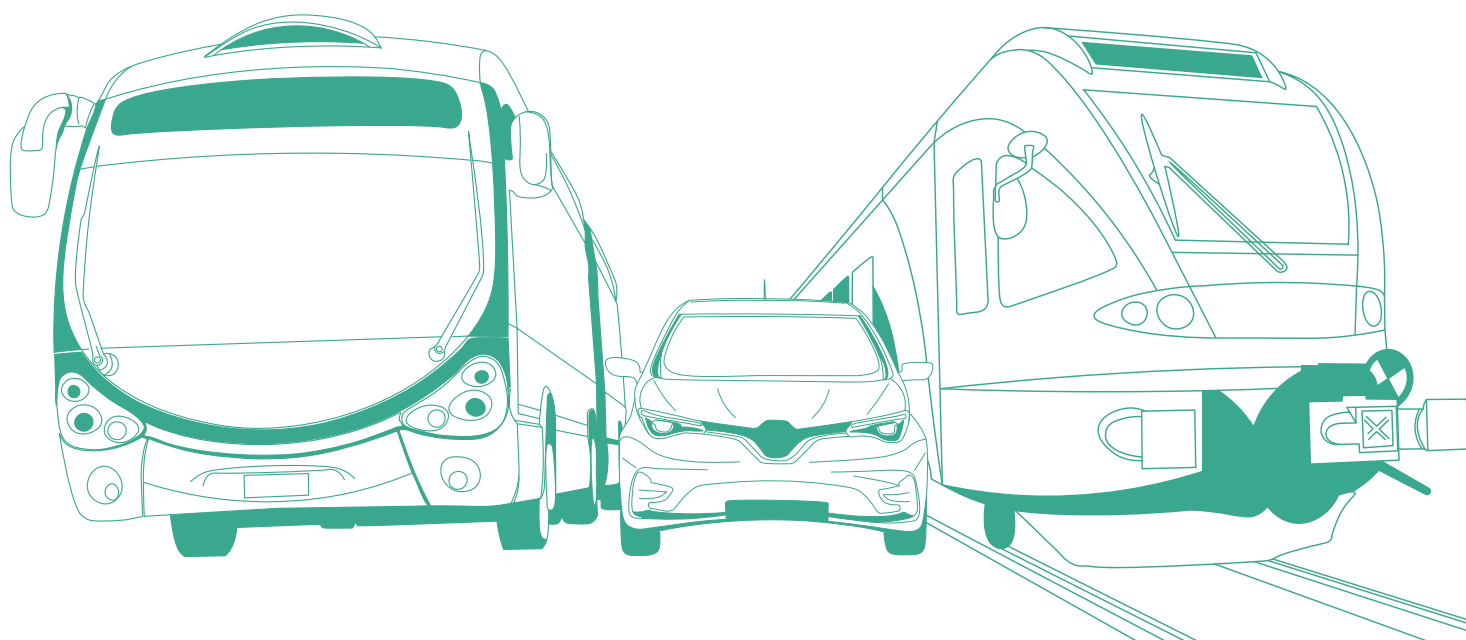
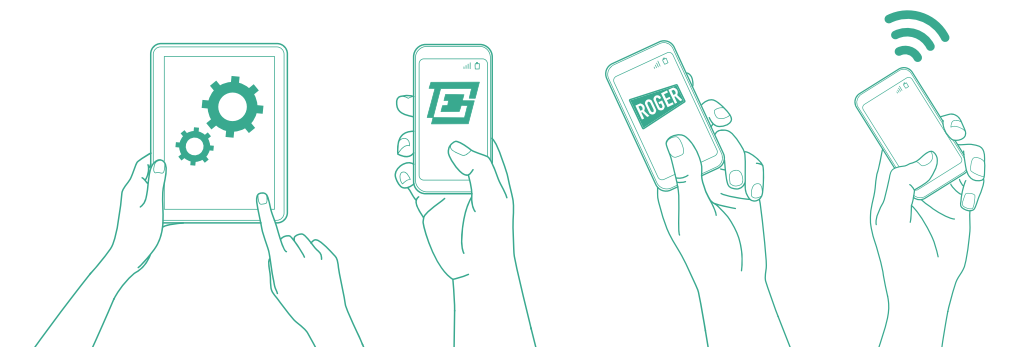




Bilancio di sostenibilità 2020

DICHIARAZIONE CONSOLIDATA NON FINANZIARIA ai sensi del D.lgs 254/2016

T>per
Cambia il movimento

SOMMARIO

Sommario	2
Lettera agli stakeholder	4
TPER in sintesi	6
L'emergenza Covid-19	8
Presentazione e Nota metodologica	12
TPER	14
Profilo e Identità	16
Governance e struttura societaria	17
Contesto di riferimento e scenari	21
Strategie e obiettivi di sostenibilità	32
Stakeholder e analisi di materialità	40
La gestione responsabile del business	46
I servizi offerti	49
Progetti	52
L'innovazione	54
La distribuzione dei titoli di viaggio	61
Posizionamento di settore e benchmarking	62
I Clienti	64
La qualità dei servizi	66
Accessibilità	67
Comunicazione, informazione, ascolto	68
Sicurezza	68
Customer satisfaction	70
Etica, integrità, compliance	71
Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione	71
Il sistema di gestione integrato	73
La gestione dei rischi	76
Il rispetto delle norme – La compliance normativa	80
La gestione responsabile della catena di fornitura	82
Sostenibilità economica	84
Valore economico distribuito	86
Contributi pubblici	88
Gli investimenti	89
Analisi dell'impatto economico sul territorio	91
Il valore esteso di TPER (diretto, indiretto, indotto)	92
La creazione di valore condiviso	98
L'organizzazione interna – Le risorse umane	102
Labour practice	104
Valorizzazione delle risorse umane	106
Le relazioni industriali	107
Gestione dell'emergenza sanitaria da Covid – 19	109
Occupazione	110
Diversità e pari opportunità	113
Salute e sicurezza	116
Formazione e educazione	118

Sostenibilità ambientale	122
Il trasporto pubblico e l'ambiente	124
Il settore della mobilità e l'impatto Covid	126
La politica ambientale di TPER	126
I mezzi TPER	128
L'impatto di TPER sull'ambiente	132
Emissioni	139
Gestione dei rifiuti	148
Risorse idriche	149
L'impegno di TPER nel territorio	152
Comunità locali	155
Azionisti, istituzioni, regolatori	156
Formazione e educazione	157
La crescita sociale	158
Marketing communication	158
Altre iniziative	159
GRI Content Index – Indice degli Indicatori GRI	162
Relazione della Società di revisione	170

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

GRI 102-14

Il bilancio di sostenibilità/Dichiarazione non Finanziaria 2020 dà conto dei principali eventi avvenuti nell'ambito dell'operatività del Gruppo TPER in un anno certamente difficile in relazione alla pandemia da Covid-19. L'emergenza sanitaria ha avuto infatti un forte impatto a tutti i livelli e ha comportato un maggiore impegno profuso per mantenere le azioni e i piani di investimento già programmati negli anni, a conferma del percorso di riorganizzazione e posizionamento aziendale, avviato con la nascita stessa di TPER, come gruppo della mobilità sempre più strutturato all'insegna della sostenibilità e dello sviluppo intermodale.

Il documento – redatto ai sensi e secondo le modalità previste dal D.lgs. 254/2016 oltre che nel rispetto degli standard internazionali GRI – si pone l'obiettivo di rendicontare, in modo trasparente e condiviso da tutto il team dell'azienda, l'approccio e le performance di TPER fornendo – quale risultato di un lavoro iniziato ormai 7 anni fa – un'ampia rappresentazione dei risultati sotto diversi aspetti: non solo economici, ma anche sociali ed ambientali. Come noto la pandemia ha prodotto e sta producendo in tutto il settore della mobilità significative conseguenze non solo dal punto di vista economico, ma anche in riferimento all'organizzazione del servizio e agli obiettivi aziendali, primo fra tutti, come emerge anche dall'analisi di materialità condotta, quello della tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori e degli utenti.

TPER è stata impegnata al fianco delle istituzioni per affrontare le diverse fasi della pandemia: dal lockdown alle riaperture, dalla ripresa scolastica alla stabilizzazione dei vincoli di trasporto, in parallelo con il variare delle regole di restrizione della capienza di trasporto dei mezzi e con la necessità di riorganizzare e implementare i servizi per dare comunque risposta alle esigenze delle persone e dei territori serviti.

Il 2020 si è concluso in un momento in cui la pandemia ha ripreso una diffusione molto critica portando a ulteriori restrizioni e ha segnato purtroppo solo una parte degli impatti della crisi pandemica ancora in atto.

Quanto rendicontato e illustrato in questo bilancio riesce così a dare evidenza solo parziale del grande impegno profuso a tutti i livelli (manageriali, tecnici ed operativi) per affrontare una situazione così grave e che ha messo alla prova un'intera organizzazione, nello sforzo di gestire cambiamenti continui e al tempo stesso di presidiare la continuità e l'adeguatezza dei servizi di mobilità dei cittadini.

Nonostante le difficoltà, il 2020 è stato anche l'anno in cui TPER ha portato ad attuazione importanti progetti del territorio e ha riorganizzato le attività del gruppo con ricadute organizzative, gestionali ed economico-finanziarie di particolare rilievo. Da segnalare, come azioni rilevanti per lo sviluppo della mobilità sostenibile ed intermodale, la nascita della società TrenitaliaTper per il trasporto ferroviario regionale, la gestione del servizio di collegamento rapido tra Stazione ferroviaria dell'Alta Velocità e l'Aeroporto Marconi di Bologna nella società Marconi Express, l'ulteriore sviluppo operativo e gestionale del car sharing elettrico Corrente.

La crisi sanitaria inoltre non ha impedito di confermare le attenzioni e le azioni rivolte a investimenti destinati all'innovazione digitale e al rinnovo dei mezzi in un'ottica di miglioramento sia della qualità dei servizi di trasporto sia dei parametri ambientali nel territorio, anche attraverso scelte caratterizzanti la proattività di TPER nel panorama nazionale ed europeo dell'ecosostenibilità.

La priorità dell'emergenza sanitaria e le conseguenze – incluse quelle economiche – che anche TPER ha registrato non hanno pertanto avuto riflessi negativi sulle strategie di investimento e sull'ammontare degli investimenti stessi, che sono stati nonostante tutto rilevanti. Ciò grazie alla solidità aziendale, alla sana e prudente gestione consolidata negli anni e alle competenze sviluppate in azienda per gestire ed attuare programmi a lungo termine, oltre che alle disponibilità e alle scelte di cofinanziamento previste dalle politiche pubbliche.

Parimenti, non ci sono stati riflessi in termini di occupazione e gestione del personale, aspetto cruciale in aziende che come TPER sono labour intensive: è stato mantenuto il piano assunzioni previsto, sono state confermate le politiche di welfare e, pur con le ne-

cessarie differenze e dettate da esigenze di salute e sicurezza, sono state garantite le attività formative. Il 2020 è stato anche l'anno in cui si è proceduto in modo strutturato e ampio all'attivazione dello Smart working, percorso già avviato dall'azienda ma accelerato in considerazione delle esigenze di tutela della salute.

Si è rinnovato infine l'impegno a definire e misurare l'impatto ambientale dell'azienda pur tenendo conto degli aspetti industriali. Nell'approccio integrato alla sostenibilità è, infatti, fondamentale mantenere efficacia, efficienza ed economicità nella gestione, agire con strumenti innovativi e strutturati, tener conto degli scenari futuri in termini di domanda innovazione e competitività, stare nel mercato diventando protagonisti della sostenibilità con tutte le potenzialità aggiuntive e sfidanti che un'azienda pubblica può apportare.

Anche nel 2020 TPER ha confermato la selezione di 9 SDGs sui 17 individuati dalle Nazioni Unite, cui si intende contribuire con le proprie attività di servizio ed industriali. Questi temi, insieme agli obiettivi materiali, sono stati considerati in fase di pianificazione, stabilendo anche specifici obiettivi di valutazione (MBO) basati su aspetti legati alla sostenibilità.

Il Bilancio di sostenibilità riporta insomma in modo trasparente risultati e attività del Gruppo TPER in un anno segnato da risvolti di eccezionalità, ma che non hanno impedito all'organizzazione societaria di tenere insieme le necessità dell'emergenza, la programmazione e i risultati, anche in termini di sostenibilità sociale e ambientale. Il 2020 ha evidenziato in modo dirompente l'importanza dell'attenzione alle persone, alla loro sicurezza e alla qualità del trasporto, elementi che si coniugano nell'esigenza di mantenere alto il livello di investimenti utili a migliorare i servizi e il contesto ambientale.

Questa importante sintesi di impegno sociale e ambientale, in un'ottica di gestione responsabile del business e di rendicontazione a tutti gli stakeholder dell'impegno concreto profuso negli anni, è alla base di questo Bilancio di sostenibilità 2020, nella piena e partecipata convinzione che la sostenibilità sia parte integrante del percorso di sviluppo del Gruppo TPER.

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

TPER IN SINTESI

GRI 102-7



INDICATORI OPERATIVI

2019

2020

I mezzi

Bus di TPER	Numero	1.173	1.187
Bus partner TPER in TPB - TPF	Numero	220	219
Treni di proprietà TPER	Numero	17	16



TRAFFICO, RETE E INFRASTRUTTURE

Km offerti – gomma	Milioni di Km (Gruppo TPER)	43,4	42,7
Stalli gestiti	Numero	52.495	52.574



I PASSEGGERI - I CLIENTI

Passeggeri – gomma	Milioni	151,8	101,7
Andamento passeggeri – totale	% rispetto all'anno precedente	1,9%	-33%, Calo causato dalla straordinarietà dell'evento pandemico Covid-19
Contrasseggi (Comune di Bologna)	Numero	45.466	38.156 Calo causato dalla straordinarietà dell'evento pandemico Covid-19



GLI ALTRI SERVIZI

Iscritti al servizio di car sharing "Corrente"	Numero	16.020	29.585
--	--------	--------	--------



INDICATORI ECONOMICO - FINANZIARI

Fatturato di gruppo	Milioni di Euro	311	220,6
Utile netto consolidato	Milioni di Euro	7,0	3,6
Valore aggiunto di Gruppo	Milioni di Euro	171	147
Valore esteso	Milioni di Euro	215	201



INDICATORI SOCIALI

2019

2020

Il personale

Dipendenti	Numero	2868, di cui 66 SST (non inclusa nel perimetro di analisi)	2487 In riduzione per il conferimento del ramo d'azienda ferroviario alla collegata TrenitaliaTper
Ore formazione	Numero	82.172	45.525 Calo causato dalla straordinarietà dell'evento pandemico Covid-19

**INDICATORI AMBIENTALI****2019****2020**

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

Percorrenza km con automezzi a metano	Incidenza % sul totale	25%	25%
Percorrenza km con automezzi elettrici e ibridi	Incidenza % sul totale	5%	8%
Minore CO2 prodotta rispetto all'anno precedente	%	-0,16%	-31,9% <i>Calo determinato dalla mancanza, nel conteggio, dei consumi ferroviari (conteggiati nella collegata TrenitaliaTper). Al netto dei consumi ferroviari anche negli anni precedenti, il calo effettivo è -7%</i>
Minore emissione di particolati rispetto all'anno precedente	%	-25,22%	-32,85%
Minore emissione di ossidi di azoto	%	-13,60%	-22,17%
Minore emissione di idrocarburi rispetto all'anno precedente	%	-11,35%	-20,71%
Minore emissione di Monossido di carbonio	%	-0,47%	-16,13%
CO2 risparmiata grazie all'utilizzo del tpl rispetto all'utilizzo dell'auto privata	Tonnellate	-159,7mila tonnellate di cui 230 per il servizio Corrente	-96mila tonnellate di cui 200 per il servizio Corrente <i>Calo determinato dalla riduzione degli spostamenti causa Covid</i>

L'EMERGENZA COVID-19

GRI 102-15

In seguito all'emergenza sanitaria dichiarata dall'Organizzazione Mondiale della Sanità in merito all'evoluzione epidemiologica da Covid-19 ed al progressivo contagio anche in Italia, TPER ha affrontato le problematiche legate all'emergere e successiva diffusione del virus Covid-19, con l'attuazione delle misure di sicurezza volte al contenimento del rischio di contagio previste dalle disposizioni emanate dalle autorità competenti.

Continuità operativa e scenario

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 2020. Nell'ambito della valutazione della correttezza del presupposto della continuità aziendale, gli Amministratori hanno identificato una serie di fattori di attenzione, collegati alle misure restrittive e alla conseguente riduzione dei ricavi da biglietti nonché ai loro possibili riflessi sulla redditività attesa per l'esercizio corrente e sui flussi di cassa ad essi associati.

Pur in un contesto estremamente complesso e aleatorio, gli amministratori hanno valutato la significatività delle circostanze legate al Covid 19 in relazione alla capacità dell'impresa di adempiere alle proprie obbligazioni. Tale valutazione ha ricompreso la considerazione dei seguenti elementi:

- > Gli effetti dei provvedimenti governativi già intervenuti a sostegno del trasporto pubblico locale;
- > Altre azioni poste in essere e che ci si attende saranno poste in essere dalle autorità nazionali e sovranazionali per contrastare la crisi sanitaria e fronteggiare le relative ricadute economiche e finanziarie.

Scelte operative

Con riferimento ai servizi è stata attuata una lieve riduzione delle corse, modulata costantemente in relazione al contenuto delle ordinanze della Regione Emilia-Romagna che si sono succedute nel tempo e a quanto concordato con agenzie di Mobilità e enti locali, tenuto conto anche di quanto previsto dai DPCM in tema di limitazione della mobilità delle persone.

La scelta fatta, in accordo con la Regione e le Amministrazioni dei territori serviti, è stata quella di continuare ad offrire un servizio sicuramente superiore all'effettiva domanda registrata sul trasporto pubblico, in modo da garantire i migliori servizi a chi ha avuto necessità di spostarsi o per lavoro e per necessità pur in periodi di lockdown. È stato quindi in una prima fase garantito un servizio pubblico essenziale limitato alla minoranza della popolazione legittimata a spostarsi per lavoro o per stretta necessità, registrando di conseguenza un calo dell'utenza di oltre il 90% rispetto al periodo "normale", con un servizio ridotto di circa il 20%.

Con l'emergenza Covid, TPER si è da subito attivata per dare piena attuazione alle regole definite a livello nazionale e locale, ma ha anche avviato un lavoro di maggiore approfondimento per analizzare ulteriormente i temi della sicurezza nei confronti del proprio personale e degli utenti dei servizi erogati.

Oltre alla normale verifica che riguarda tutte le aree aziendali, non c'è dubbio che l'area che ha richiesto una specifica maggiore attenzione è quella dei mezzi di trasporto, con l'obiettivo di valutare i rischi effettivi per i passeggeri e per il personale di guida e di controllo.

Il trasporto pubblico è stato oggetto di molte attenzioni e provvedimenti e l'autobus è stato ed è percepito come luogo chiuso con distanze interpersonali ridotte: l'azienda ha adottato ogni provvedimento per dare riscontro alle regole definite per il settore e allo stesso tempo ha operato anche con precise verifiche in merito ai rischi della permanenza e diffusione del virus, sia per il personale che per i viaggiatori.

Per affrontare in modo sistemico il tema è stata svolta un'analisi documentale prendendo

in considerazione studi nazionali e internazionali, ed è stata affidata fin dal marzo 2020 all'Università di Bologna, dipartimento Scienze Biomediche e dipartimento di Ingegneria, con la collaborazione del Policlinico S Orsola, CRREM, UOC Microbiologia, la realizzazione di specifiche analisi e indagini anche sperimentali, aventi ad oggetto i seguenti aspetti:

- 1) Condizioni per la diffusione del virus e dinamica droplets contenenti virioni
- 2) Norme igieniche
- 3) Sicurezza del conducente/personale di bordo
- 4) Sicurezza passeggeri.

Obiettivi:

- > Maggiore conoscenza e competenze sul tema rischi di contagio nel contesto specifico dei mezzi, con l'obiettivo di dare il miglior riscontro ai temi della tutela della salute e della sicurezza
- > Supporti concreti a definire protocolli e specifiche azioni da intraprendere per migliorare la sicurezza e gestire al meglio i rischi
- > Evidenze per possibili ulteriori azioni migliorative.

Salute e sicurezza dipendenti e clienti

Sul piano del servizio, già dal giorno della prima ordinanza regionale, si è proceduto alla disinfezione dei mezzi ad ogni rientro in deposito, dove vengono arieggiati e puliti con prodotti specifici a base di cloro.

Particolare attenzione è stata dedicata al posto guida del conducente (volante, cruscotto, sedile, vano portaoggetti) e alle parti di maggiore contatto del vano passeggeri, tra cui pulsantiere, mancorrenti orizzontali e verticali, braccioli, maniglie ed appigli, validatori ed emettitrici di bordo. I pavimenti sono aspirati e puliti ad umido sempre con soluzioni acquose con prodotti sanificanti. È stata, inoltre, intensificata la periodica nebulizzazione con prodotti specifici one shot, anch'essi a base di cloro, sull'intero mezzo.

Soluzioni operative e lavoro agile

Per quanto concerne il personale in linea, analogamente a quanto adottato da molte altre aziende, è stata sospesa la bigliettazione a bordo tramite conducente, dove era in vigore. Inoltre, a maggior tutela dei conducenti, sono stati riorganizzati i turni di servizio e ridefiniti gli spazi. Si è provveduto all'isolamento dell'area attigua al posto di guida, con relativa segnaletica sul mezzo in modo da garantire il distanziamento.

A seguito di opportuna verifica sono stati installati separatori posto guida per i mezzi non dotati al fine di consentire l'apertura della porta anteriore e dare riscontro alla necessità di prevedere una gestione dei flussi passeggeri separata per la salita e la discesa garantendo comunque massima tutela al personale di guida.

È stato inoltre predisposto e consegnato un kit individuale al personale di guida contenente guanti in lattice monouso, soluzione idroalcolica in gel, salviette igienizzanti e mascherine protettive.

Dal 4 maggio 2020, con l'inizio della cosiddetta fase 2, è stato previsto che tutti i passeggeri debbano obbligatoriamente indossare per tutta la durata del viaggio una mascherina a protezione del naso e della bocca.

Per evitare assembramenti, negli spazi di fermata o alle principali banchine dei punti della rete di bus dove di norma si concentra un maggior flusso di passeggeri del servizio urbano, è stata prevista l'installazione di una segnaletica a terra nelle principali fermate indicante il corretto distanziamento delle persone in attesa del mezzo.

TPER ha adeguato coerentemente con gli aggiornamenti delle normative igienico-sanitarie succedutisi durante il periodo emergenziale la segnaletica di bordo atta ad indirizzare l'utenza, nel rispetto delle regole fissate per un ordinato accesso e per la riduzione del rischio da contagio.

Sull'intera flotta il posto guida del conducente è stato protetto da una paratia in plexiglass o vetro anche dove, prima della pandemia, non era presente. Specifica segnaletica raccomanda di alternare l'entrata e l'uscita. A bordo mezzo sono collocati alcuni dispenser di gel alcolico igienizzante a disposizione dell'utenza.

Sono state affisse anche informazioni a bordo del bus e alle fermate sulle regole comportamentali previste nell'utilizzo del mezzo pubblico e sulle principali norme di igiene e sicurezza, compreso l'uso obbligatorio della mascherina, correttamente indossata per tutta la durata del viaggio. Su quest'ultimo aspetto l'azienda ha promosso una specifica campagna di informazione e sensibilizzazione con lo slogan "su la maschera".

Un'apposita sezione del sito aziendale e costantemente aggiornata sulle normative di rispetto legate all'emergenza Covid. Per quanto concerne invece il personale tecnico ed amministrativo l'azienda ha incentivato lo Smart working agevolando la riduzione delle presenze negli uffici – pur regolarmente sanificati – e mantenendo inalterata l'operatività necessaria allo svolgimento del servizio e delle pratiche connesse: dall'inizio di marzo in TPER in pochissimo tempo si sono superate le 220 le posizioni gestite in Smart working, andando a capitalizzare al massimo il percorso che l'azienda aveva già avviato proprio ad inizio anno per questa modalità di lavoro.

Comunicazione con gli stakeholder

Nel corso dell'emergenza la priorità è stata quella di dare attuazione a quanto previsto dalle autorità sanitarie, dai decreti nazionali e dalle ordinanze, in stretto contatto con la Regione Emilia-Romagna, le locali Prefetture e gli Enti Locali del territorio e con il costante coinvolgimento dei rappresentanti dei lavoratori.

Sul piano informativo, tutte le modifiche ai servizi e le notizie di utilità costantemente aggiornate, relative all'emergenza in atto, sono state aggregate sul sito web aziendale, nella homepage, in un banner in grande evidenza (www.tper.it/noicisiamo), in modo da guidare l'utente alla consultazione rapida di quanto necessita; analogo aggiornamento avviene attraverso la pagina Facebook dell'azienda, sempre molto fruita. Sono state inoltre previste e realizzate iniziative di comunicazione mirata per raggiungere il maggior numero di utenti possibile.

Covid-19: analisi dei rischi e sostenibilità

Diversi sono i fattori legati alle dimensioni della sostenibilità che possono influenzare il manifestarsi del rischio di pandemie: numero delle persone che viaggiano, la progressiva urbanizzazione, la crescita della densità della popolazione, la deforestazione, le migrazioni spinte da conflitti ed emergenze e lo stesso cambiamento climatico e la correlata perdita della biodiversità, così come la modifica dei modelli di trasmissione delle malattie. Nelle circostanze descritte, anche l'esame e la valutazione dei profili di rischio aziendale ne sono influenzate in modo significativo. Gli impatti generati e subiti possono essere di diversa natura. Tra questi:

- > Economico-finanziari e scenari mercato
- > Modello di controllo (es: cyber security e privacy derivanti dalle potenziali modifiche degli accessi ai sistemi ICT per abilitare la forza lavoro da remoto)
- > Politiche di gestione delle risorse umane e modalità operative (Smart working)
- > Salute e sicurezza dei lavoratori
- > Salute e sicurezza utenti.

Le organizzazioni che hanno definito ed applicato adeguati sistemi e politiche e modelli di gestione dei rischi sono in grado di contenere, grazie alle loro buone pratiche, gli impatti di eventi come quello in esame.

Per tali ragioni anche TPER ha avviato una strategia che integri la sostenibilità e le conseguenti adeguate politiche nel proprio modello di business, anche con l'obiettivo di mitigare gli impatti del rischio sanitario Covid e per il futuro le probabilità di manifestarsi di nuovi diversi rischi sanitari.

Le azioni specifiche

Aerazione

I tecnici TPER, con il contributo di referenti delle aziende costruttrici dei mezzi, hanno invece effettuato valutazioni sui meccanismi e i tempi di ricambio dell'aria in base alla tipologia di mezzo (lunghezza) e al servizio svolto (urbano, extraurbano). Da queste verifiche (confermate anche da altre aziende e dai produttori di mezzi) è emerso che in considerazione del volume d'aria di un autobus, dei tempi di apertura porte, della percentuale d'aria presa dall'esterno tramite il sistema di condizionamento (caldo-freddo), della potenzialità netta delle ventole d'aerazione, dalle differenze climatiche (estate/inverno), dalle tratte percorse e dalla frequenza di apertura porte è possibile stabilire che in considerazione dei ricambi d'aria generati dall'impianto di climatizzazione:

- > Per un autobus 18m: un ricambio completo dell'aria avviene ogni 2,5 minuti in estate e ogni 2 minuti in inverno
- > Per un autobus 12m: un ricambio completo dell'aria avviene ogni 3,3 minuti in estate e ogni 2,7 minuti in inverno.

A questi ricambi d'aria provocati dall'impianto di climatizzazione si deve considerare un ulteriore ricambio completo dell'aria ogni 3 fermate. In un percorso urbano ad esempio si avrebbe un ulteriore ricambio dell'aria 15 volte per ogni ora. Questo valore si deve sommare al precedente.

Una prima evidenza non scontata e soprattutto a cui non è stata prestata adeguata attenzione è che alla luce di queste considerazioni e considerato il ricambio dell'aria, che abbate il rischio che materiale virale permanga nel mezzo, un autobus non può considerarsi un sistema "chiuso". Ovviamente, come per tutti i contesti, non si può parlare di rischio zero ed è per questo che l'uso di dispositivi di sicurezza influisce ulteriormente sul contenimento del rischio, come si vedrà più avanti.

Igiene dei mezzi

Per contenere il rischio della trasmissione indiretta di SARS-CoV-2 attraverso le superfici dell'autobus potenzialmente contaminate e che possono poi essere toccate con le mani, è importante adottare procedure di sanificazione delle superfici e invitare i passeggeri all'adozione di una corretta etichetta igienica (disinfezione delle mani e attenzione a limitarne il contatto con le superfici).

La procedura di sanificazione prevede il lavaggio delle superfici con acqua e sapone e il successivo utilizzo di soluzioni igienizzanti. Da queste evidenze sono state adottate specifiche azioni di sanificazione dei mezzi.

Tutela personale

Dalle analisi compiute sono state individuate le misure di prevenzione per garantire la sicurezza del conducente:

- > Barriere protettive di vetro e/o plastica
- > Disponibilità di mascherine chirurgiche. La mascherina chirurgica, su linee particolarmente affollate e/o orario di punta, può essere sostituita con un filtrante facciale della tipologia FFP2 o N95
- > Disponibilità di soluzione idroalcolica (o altro disinfettante a base di cloro) per l'igiene delle mani che deve essere attuata frequentemente durante il turno di servizio e in modo corretto
- > Disponibilità di infografiche con le indicazioni della WHO e/o dell'Istituto Superiore di Sanità su comportamenti e igiene
- > Dotazione di guanti per specifiche evenienze (ponendo attenzione al fatto che i guanti contaminati e non cambiati di frequente possono rappresentare un veicolo di contagio non trascurabile, inoltre se in fibra di plastica o lattice non possono essere disinfettati a differenza delle mani nude e possono rappresentare una superficie su cui il virus può sopravvivere facilmente)
- > Dotazione di un kit per la detersione/disinfezione delle superfici di guida (in particolare volante, ove presente cambio e/o pulsanti di controllo) prima di ogni cambio turno.

Ulteriori ricambi d'aria nella zona di guida utilizzando il finestrino a scorrimento/vasistas può essere utile durante le fermate e le soste (per evitare effetti di trasporto delle goccioline in altro ambiente rispetto alla cabina di guida).

Tutela passeggeri

Per la tutela dei passeggeri valgono tutte le azioni fin qui riportate in termini di aerazione e sanificazione del mezzo, cui deve aggiungersi la tutela diretta, attraverso dispositivi di sicurezza: indossare le mascherine, igienizzare le mani. Il contributo dei passeggeri è fondamentale per garantire la sicurezza propria e degli altri. Di seguito si riportano le principali regole di comportamento che da un lato ricalcano le indicazioni nazionali integrate con ulteriori specifiche indicazioni a maggiore tutela.

Le soluzioni per abbattere il rischio infettivo sono infatti non solo impiantistiche, ma anche comportamentali:

- 1) Indossare correttamente le mascherine, coprendo naso e bocca (con le mascherine ffp1 il dipartimento di igiene ha confermato che le probabilità di contrarre il virus sono trascurabili)
- 2) Igienizzarsi le mani prima di salire sul mezzo e dopo essere scesi
- 3) Non portarsi le mani agli occhi mentre si viaggia
- 4) Non togliere la mascherina per toccarsi bocca o naso, consumare cibi, altro
- 5) Evitare di parlare al telefono
- 6) Per evitare di essere portatore del virus, laddove inconsciabilmente positivi, osservare il silenzio e comunque non parlare mai ad alta voce.

PRESENTAZIONE E NOTA METODOLOGICA

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

La Dichiarazione Consolidata Non Finanziaria (di seguito anche “Dichiarazione Non Finanziaria” o “DNF”) di TPER – Trasporto Passeggeri Emilia Romagna S.p.A. e società controllate (di seguito anche “TPER”, il “Gruppo” o il “Gruppo TPER”) è stata redatta in conformità agli articoli 3 e 4 del D.lgs. 254/2016 (di seguito anche “Decreto”), di attuazione della Direttiva 2014/95/UE, e contiene le informazioni relative ai temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani e alla lotta contro la corruzione, utili ad assicurare la comprensione delle attività svolte dal Gruppo TPER, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto prodotto dalle stesse.

TPER, in quanto società emittente del prestito obbligazionario di Euro 95 milioni, strumento finanziario quotato nel 2017 in un mercato regolamentato dell'Unione Europea (Borsa di Dublino-Irish Stock Exchange) ricade, a partire dall'esercizio 2017, nell'obbligo normativo di redazione della Dichiarazione Non Finanziaria, di cui al D.lgs. 254/2016, tenuto conto dei parametri dimensionali fissati da tale Decreto.

La Dichiarazione Non Finanziaria si riferisce all'esercizio 2020 ed è stata redatta secondo le metodologie ed i principi previsti dai GRI Sustainability Reporting Standard (opzione In accordance – core), definiti nel 2016 dal Global Reporting Initiative (GRI Standards) e aggiornati al 2019.

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, chiarezza. Gli indicatori di performance utilizzati sono quelli previsti dagli standard di rendicontazione adottati, rappresentativi dei diversi ambiti di sostenibilità e coerenti con l'attività svolta e gli impatti da essa prodotti. In particolare, la scelta di tali indicatori è stata effettuata sulla base dell'analisi di materialità e delle tematiche richiamate dal D.lgs. 254/2016, così come riportata nel paragrafo “Stakeholder e analisi di materialità”. Ai fini della redazione della Dichiarazione Non Finanziaria sono state inoltre tenute in considerazione le seguenti fonti:

- > Pianificazione Regionale in materia di mobilità sostenibile e qualità dell'aria (PRIT, PAIR)
- > Pianificazione della Città metropolitana in materia di strategie urbane (PSM, PTM)
- > Pianificazione della Città Metropolitana di Bologna e della Provincia di Ferrara in materia di mobilità urbana sostenibile (PUMS)
- > “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
- > Riferimenti normativi che regolano le attività delle Aziende di trasporto pubblico locale.

Ai fini della redazione della Dichiarazione Non Finanziaria è stata inoltre tenuta in considerazione la Comunicazione della Commissione Europea, pubblicata nel mese di giugno 2019, “Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario: Integrazione concernente la comunicazione di informazioni relative al clima (2019/C 209/01)”.

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 delle società controllate, consolidate integralmente, così come risultanti dal bilancio consolidato del Gruppo TPER chiuso al 31 dicembre 2020 e nello specifico le società Dinazzano Po, Mafer, SST. Per l'anno 2020 si è tenuto conto delle variazioni derivanti dall'uscita dal perimetro di consolidamento del ramo ferroviario, conferito nella società partecipata TrenitaliaTper.

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, ove disponibili, i dati comparativi relativi ai due precedenti periodi. Per tener conto delle rilevanti differenze che derivano dal conferimento del ramo ferroviario alla partecipata TrenitaliaTper, fuori dal perimetro di consolidamento, sono state definite delle tabelle aggiuntive in cui i dati relativi ai periodi precedenti sono riportati al netto del ramo ferroviario, per una maggiore confrontabilità. Nelle diverse sezioni della Dichiarazione Non Finanziaria, sono segnalate le informazioni quantitative per le quali è stato fatto ricorso a stime.

Con riferimento alle informazioni e ai dati relativi al valore esteso di TPER (diretto, indiretto, indotto) e alle analisi e definizione del Valore condiviso riportati all'interno della sezione "Sostenibilità economica", esse non sono riconducibili a specifici indicatori dei GRI Sustainability Reporting Standards, ma si tratta di indicatori proprietari definiti attraverso modelli economico-statistici, che non vengono pertanto fatti rientrare nel perimetro delle attività di limited assurance.

La Dichiarazione Non Finanziaria contiene un indice di riepilogo delle informazioni relative ai diversi ambiti trattati (GRI Content Index), in modo tale da consentire la tracciabilità degli indicatori e delle altre informazioni quantitative e qualitative presentati all'interno della Dichiarazione Non Finanziaria.

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 2021 e, ai sensi del D.lgs. 254/2016, è stato sottoposto a revisione 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.

La Dichiarazione Non Finanziaria è pubblicata nel sito istituzionale di TPER all'indirizzo www.tper.it, area società trasparente. Per richiedere maggiori informazioni in merito è possibile rivolgersi al seguente indirizzo: sostenibilita@tper.it.





01

TPER



TPER

GRI 102-1 GRI 102-4 GRI 102-6 GRI 102-7

TPER – Trasporto Passeggeri Emilia Romagna S.p.A. è una società a capitale pubblico, con sede a Bologna, che svolge servizi di trasporto locale 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 (Irish Stock Exchange).

TPER si posiziona tra i principali operatori di trasporto passeggeri in Italia posizionandosi anche come gruppo della mobilità che ha consolidato e sviluppato negli anni altre attività. I ricavi consolidati del Gruppo – in cui operano 2486 dipendenti – sono stati, nel 2020, di circa 220,6 milioni di Euro. Il patrimonio netto consolidato al 31 dicembre 2020 è di 162 milioni di euro. Il Gruppo TPER nel 2020 ha assicurato il trasporto passeggeri per 42,7 milioni di km riferiti al trasporto pubblico locale su gomma. Dal 2020 il servizio di trasporto ferroviario è svolto attraverso la collegata TrenitaliaTper.

Il Gruppo TPER copre diversi segmenti del settore del trasporto: automobilistico, filoviaro, ferroviario merci e ferroviario di passeggeri, caratterizzandosi come uno dei pochi gruppi italiani di dimensioni rilevanti a occuparsi di trasporto collettivo su gomma e su ferro, un servizio che è svolto anche in partnership con altri soggetti attraverso consorzi pubblico-privati.

TPER gestisce il trasporto pubblico locale su gomma nei bacini provinciali di Bologna e Ferrara con altre aziende private e il trasporto passeggeri in ambito ferroviario regionale, in partnership con Trenitalia. L'attività è svolta mediante specifici contratti di servizio che regolano affidamenti acquisiti in seguito ad aggiudicazione di gara. In questi ambiti, attraverso i piani di sviluppo previsti, TPER ha l'obiettivo di valorizzare l'ottica intermodale nell'approccio al trasporto pubblico locale. In coerenza con la strategia di sviluppo dei servizi di mobilità TPER ha dato vista ad un nuovo servizio di sharing mobility totalmente a mercato (car sharing full electric).

TPER svolge attività nel campo del trasporto ferroviario merci attraverso specializzata società ed ha sviluppato sempre attraverso una propria società lo sviluppo di servizi di manutenzione ferroviaria.

Da maggio 2014 TPER gestisce inoltre il servizio della sosta di Bologna (su strada e parcheggio) e il rilascio di contrassegni. Nell'ottobre 2018 TPER ha avviato il servizio CORRENTE, un servizio di car sharing a flusso libero, con auto elettriche, accessibile attraverso un'applicazione scaricabile da store Apple e Android. Il servizio è attualmente svolto nei territori delle città di Bologna, Ferrara e Casalecchio di Reno, ma è in studio la possibilità di ampliare il servizio anche su altre città.

TPER ricopre inoltre il ruolo di soggetto gestore e attuatore di importanti interventi di sviluppo della mobilità nel territorio metropolitano bolognese, quali il sistema di trasporto pubblico su gomma a guida assistita e il completamento del Servizio Intermodale filoviaro e ferroviario. Per questo scopo svolge anche attività di progettazione e di stazione appaltante.

PROFILO E IDENTITÀ

GRI 102-16

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.

Lo sviluppo dell'intermodalità è perseguito sia sviluppando specifici servizi per il trasporto sia puntando su servizi innovativi per l'utenza.

GOVERNANCE E STRUTTURA SOCIETARIA

GRI 102-3 GRI 102-5 GRI 102-12 GRI 102-13 GRI 102-18 GRI 405-1

La capogruppo TPER è una società per azioni a capitale pubblico, ha sede a Bologna e opera sul territorio dell'Emilia-Romagna.

Gli organi di governo e la struttura 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%

Figura 1 – Azionisti

TPER non è soggetta a controllo da parte di un azionista di riferimento.

Di seguito si riporta la composizione del consiglio di Amministrazione in carica:



Giuseppina Gualtieri **Presidente e Amministratore Delegato**



Francesco Badia..... **Consigliere**



Giovanni Neri..... **Consigliere**

DIVERSITÀ DI GENERE CONSIGLIO DI AMM.NE	Donne		Uomini		Totale	
	Nr	%	Nr	%	Nr	%
Consiglio di Amministrazione	1	33%	2	67%	3	100%

Figura 2 – Composizione CdA

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	-	-	1	33%	2	67%

Figura 3 – Composizione CdA

Il Consiglio di Amministrazione è l'organo investito dei più ampi poteri per l'ordinaria e straordinaria amministrazione secondo le previsioni statutarie. 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.

La composizione è la seguente:



Presidente Sergio Graziosi



Sindaco Effettivo Fabio Ceroni



Sindaco Effettivo Patrizia Preti

La struttura del Gruppo TPER

Il Gruppo TPER è costituito dalla Capogruppo TPER S.p.A., che detiene partecipazioni in 13 società, di cui 7 controllate, 4 collegate (inclusa la SFP Scrl – Società Ferroviaria Provvisoria Emilia-Romagna, costituita in data 18/06/2016, che nel dicembre 2019 ha mutato la ragione sociale, assumendo il nome di TrenitaliaTper Scrl) 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.

Dall'1 gennaio 2020 è stata avviata la gestione del servizio ferroviario con la nuova società TrenitaliaTper, nella quale sono confluiti a far data dal primo gennaio 2020 i rami di azienda delle due società. TrenitaliaTper gestirà per i prossimi 15 anni (rinnovabili fino a 22) l'intero servizio ferroviario della Regione Emilia-Romagna.

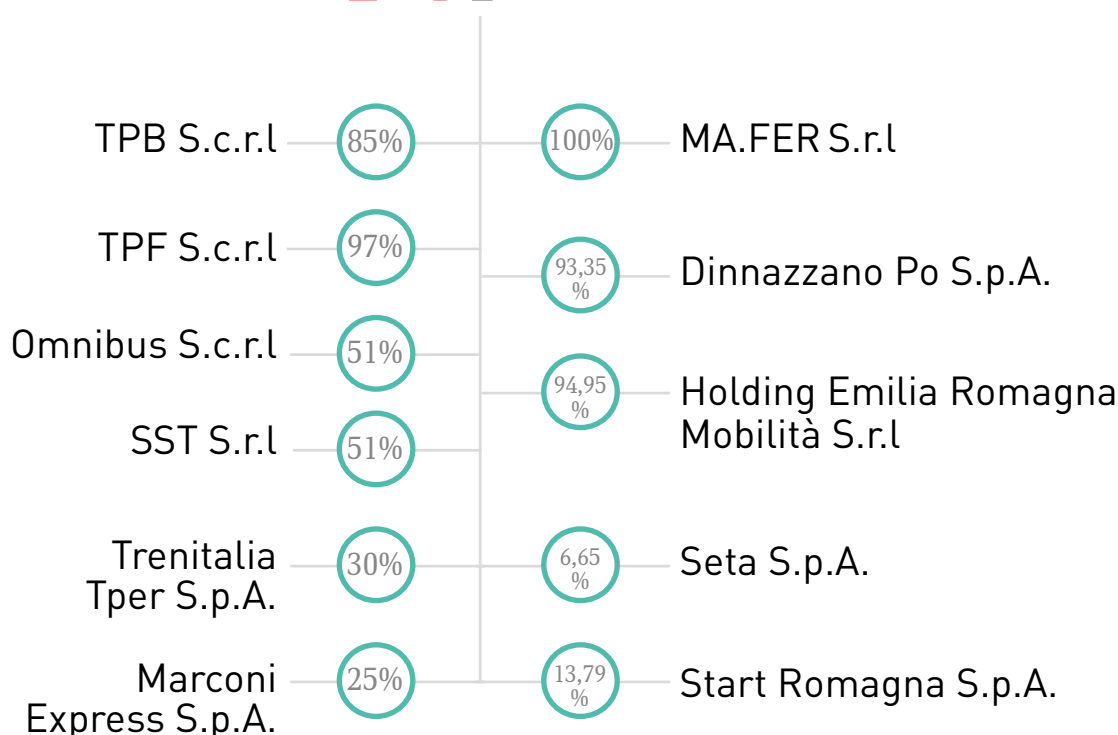


Figura 4 – Gruppo TPER

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 già in fase di partecipazione alle gare per servizi, dando vita alle società consortili Omnibus e TPB per il bacino di Bologna ed SST e TPF per quello di Ferrara
- > Come già anticipato, 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 e risponde alle linee di indirizzo espresse dai principali azionisti con la stessa nascita di TPER.

Sedi

La Società svolge la propria attività nei bacini di Bologna e Ferrara. Le sedi principali sono ubicate a: Bologna (BO), Ferrara (FE), Castel di Casio – Località Prati (BO), Imola (BO), Comacchio (FE).

Associazioni

TPER a livello nazionale aderisce 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).

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 aderisce anche all'associazione internazionale **UITP**, l'associazione internazionale dei trasporti pubblici.

A livello territoriale TPER aderisce a **Confindustria** Emilia Area Centro, l'associazione di imprese nata dal percorso di integrazione tra Unindustria Bologna, Unindustria Ferrara e Confindustria Modena.

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 al Global Compact delle Nazioni Unite, iniziativa internazionale che supporta 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.

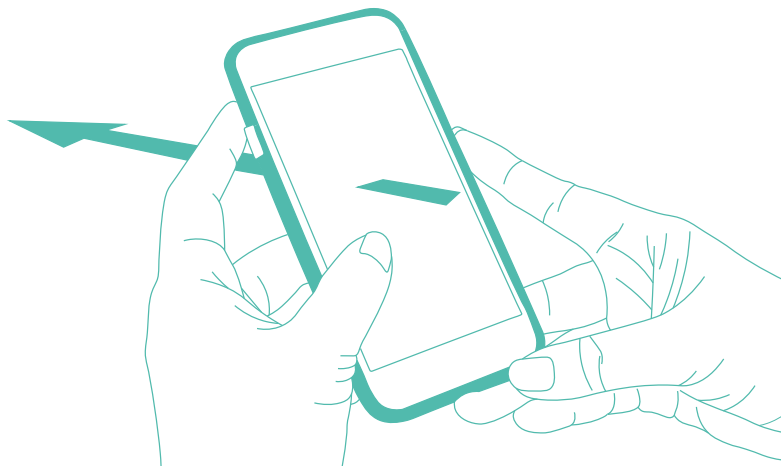
Impronta Etica

TPER aderisce a Impronta Etica, associazione senza scopo di lucro che opera da 20 anni 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.

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.

La scelta di TPER di aderire a queste iniziative e associazioni è stata motivata dalla volontà di condividere le modalità migliori per operare concretamente come soggetto attivo nella responsabilità sociale di impresa e nel perseguimento di uno sviluppo sostenibile.



CONTESTO DI RIFERIMENTO E SCENARI

GRI 102-2

Stiamo vivendo un momento storico senza precedenti.

Poco più di un anno fa la pandemia da Covid-19 ha scatenato la peggiore crisi sociale, economica e finanziaria di sempre, ponendo tutti nella condizione di interrogarsi sul futuro e sulla sua ricostruzione, o riprogettazione.

La pandemia ha toccato tutti i settori.

Dal punto di vista economico, la pandemia è arrivata sul finire di una grave crisi finanziaria, e questo ha gravemente impattato sul debito pubblico e privato. Grazie alla tempestiva risposta di Banche centrali e Governi è stato possibile evitare una drammatica e immediata depressione, a costo però di un elevato incremento del debito globale e di un contesto di recessione, per fortuna calmierato da tassi di interesse molto bassi e politiche monetarie accomodanti.

Dal punto di vista sociale, ha aumentato il divario tra classi sociali, erodendo ricchezza capacità di acquisto e benessere delle classi medie e impoverendo ulteriormente i lavoratori a basso reddito o chi già si trovava su soglie di difficoltà o indigenza.

È cresciuto il divario tra generazioni, acuendo le difficoltà per i più giovani in termini di studio, opportunità di lavoro e crescita.

La pandemia ha svantaggiato fortemente le donne, che hanno dovuto compensare con la propria disponibilità le esigenze familiari e hanno pagato il prezzo più alto in termini di occupazione, risentendo per prime della crisi economica.

Dal punto di vista industriale in molti segmenti economici si è determinato un'interruzione/rallentamento che rischia di minare il tessuto imprenditoriale e a cascata le filiere connesse. Con riferimento alla salute umana, il virus ha creato nuovi rischi e inciso sulle aspettative di vita e sulla sicurezza in modo drammatico per la prima volta dal periodo fra le due guerre mondiali.

In questo scenario così complesso tutti i temi della sostenibilità già discussi e fatti propri a livello mondiale hanno portato e porteranno ad una ulteriore riflessione. I rischi delle pandemie contenuti in tutti documenti di studio sui temi della sostenibilità si sono manifestati in tutta la loro evidenza reale e porteranno certamente a nuove policy e a nuove scelte regolatorie.

È evidente che in queste circostanze le priorità sul futuro debbano basarsi non solo sul consolidamento e sulla crescita economica e sociale, ma anche sulla sostenibilità, condizione imprescindibile per le azioni di governi, enti, imprese e persone.

Il 2020 – quadro economico

Il quadro internazionale

Lo scenario globale dell'anno 2020 è dominato dagli effetti negativi della pandemia, con impatti che si dovranno valutare anche per i periodi successivi.

Nella prima parte dell'anno, il ciclo economico internazionale è stato caratterizzato quasi esclusivamente dagli effetti delle misure di contenimento legate alla diffusione della pandemia di COVID-19. Il commercio mondiale ha registrato un crollo (-11,0% la flessione delle importazioni di beni e servizi in volume prevista dalla Commissione europea per il 2020) e le prospettive per i mesi successivi hanno segnalato diverse difficoltà nella ripresa degli scambi.

La congiuntura internazionale, nonostante l'implementazione tempestiva di ingenti misure a sostegno dei redditi di famiglie e imprese, si presenta eccezionalmente negativa. I rischi associati allo scenario presentato sono prevalentemente al ribasso, legati all'incertezza sull'evoluzione dell'emergenza sanitaria e sulla resilienza dei sistemi economici. La Commissione Europea ha registrato nel 2020 una riduzione della dinamica del Pil globale in termini reali.

In Europa si è assistito a una frenata del Pil che è pari a -6,8% per i paesi dell'area Euro e a -6,24% per tutti i 27 paesi UE.

L'Italia ha subito una frenata del -9,5%, in linea con la Francia che ha registrato una cadu-

ta del 9,4%. La Spagna ha registrato una contrazione congiunturale del Pil pari al 12,4%, mentre la Germania ha avuto un calo del 5,6%, in parte giustificato da un lockdown più limitato nei primi tempi della diffusione del virus, in parte da una situazione economica e finanziaria di partenza più stabile.

Fuori dall'Europa, la Cina ha registrato nel primo trimestre un calo del 9,8%, per poi recuperare nei trimestri successivi, fino a chiudere nel 2020 con un pil positivo pari al 2,3%. Gli Stati Uniti, invece hanno registrato una riduzione del pil pari al -3,5%, considerata l'ampia flessione nei consumi e negli investimenti.

La situazione in Italia

Alla fine del 2019, l'economia italiana presentava evidenti segnali di stagnazione.

A inizio 2020 si sono presentati alcuni segnali positivi sulla produzione industriale e il commercio estero, ma da fine febbraio con il diffondersi dell'epidemia di COVID-19 e i conseguenti provvedimenti del Governo si è avuto un impatto severo sull'economia, che ha condizionato le scelte e le possibilità di produzione, investimento e consumo ed il funzionamento del mercato del lavoro. Inoltre, la rapida diffusione dell'epidemia a livello globale ha drasticamente ridotto gli scambi internazionali e quindi la domanda estera rivolta alle nostre imprese.

Il COVID-19 si è quindi manifestato in una fase del ciclo economico italiano caratterizzata da segnali di debolezza.

In questo scenario le misure di contenimento adottate dal Governo hanno determinato a marzo la sospensione delle attività di settori in cui sono presenti 2,1 milioni di imprese (poco meno del 48% del totale), con un'occupazione di 7,1 milioni di addetti di cui 4,8 milioni di dipendenti. Sulla base dei dati riferiti al 2017 tali imprese generano il 41,4% per cento del fatturato complessivo, il 39,5% del valore aggiunto e rappresentano il 63,9% per cento delle esportazioni di beni.

La contrazione del Pil nel 2020 è stata quindi determinata prevalentemente dalla domanda interna, condizionata dalla caduta dei consumi delle famiglie e dal crollo degli investimenti pur a fronte di una crescita della spesa delle Amministrazioni pubbliche.

Anche la domanda estera netta e la variazione delle scorte danno un contributo negativo alla crescita, mentre l'evoluzione dell'occupazione misura una brusca riduzione in linea con il Pil, nonostante le politiche a sostegno del lavoro e del reddito.

Il blocco delle attività ha avuto effetti immediati sulla produzione, segnando arretramenti del valore aggiunto in tutti i principali comparti produttivi.

Il proseguimento delle misure di contenimento ha caratterizzato l'intero mese di aprile mentre dal 4 maggio si è avviato il processo di riapertura. Dopo quella data le imprese appartenenti alle attività sospese d'autorità, concentrate prevalentemente nel terziario, erano circa 800mila (il 19,1% del totale), con un peso occupazionale del 15,7% sul complesso dei settori dell'industria e dei servizi di mercato (escluso il settore finanziario).

Ad aprile gli indicatori statistici hanno registrato le difficoltà del tessuto economico nel fronteggiare i provvedimenti sul lockdown, segnalando una caduta delle vendite al dettaglio (-11,4% la variazione in volume rispetto a marzo), il crollo delle esportazioni verso i mercati extra-Ue (-37,6% la variazione congiunturale), un deciso calo dell'occupazione (-274mila unità rispetto al mese precedente) e una riduzione dei prezzi alla produzione sul mercato interno (-3,4% la variazione congiunturale), influenzati dai ribassi dei beni energetici (-0,1% la variazione al netto di questa componente) mentre l'inflazione al consumo si è azzerata.

Nel mese di maggio si è assistito ad alcuni primi segnali di ripresa in linea con il processo di riapertura delle attività. I livelli dell'indice di fiducia sono apparsi più bassi tra le imprese mentre le attese di disoccupazione sono risultate elevate tra le famiglie.

Nel terzo trimestre si è assistito a una crescita superiore alle attese che ha evidenziato una forte capacità di ripresa dell'economia. Con la riapertura delle attività sospese in primavera, infatti, sono aumentate le ore lavorate e si è ridotto il ricorso agli strumenti di integrazione salariale.

Purtroppo la seconda ondata pandemica ha determinato una nuova contrazione economica: in autunno con la recrudescenza dei contagi si è determinato un rallentamento dell'attività globale evidenziando anche in termini di occupazione un divario rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, in particolare per i giovani e le donne.

Verso la fine del 2020 gli annunci sulla disponibilità dei vaccini, l'ulteriore sostegno monetario e di bilancio e il risolversi dell'incertezza legata alle elezioni presidenziali negli Stati Uniti hanno rafforzato l'ottimismo degli operatori sui mercati finanziari all'estero e in Italia, anche se i tempi e l'intensità del recupero restano incerti.

L'approvazione e l'utilizzo efficace degli strumenti di sostegno economico dell'UE saranno quindi determinanti per stimolare domanda, capacità produttiva e fiducia di famiglie e imprese, con l'auspicio che si possa beneficiare di un congruo ammontare di risorse e che si possano mettere in campo progetti di investimento validi.

Il quadro regionale

La pandemia da Covid-19 ha generato un notevole impatto negativo anche con riferimento al quadro economico regionale. Secondo studi Unioncamere Emilia-Romagna il PIL ha subito una contrazione di circa il 9%.

Si è infatti ridotta la produzione industriale (-12,2%), cala il volume d'affari delle costruzioni (8,0%) e subiscono una pesante perdita le vendite al dettaglio (-7,9%). La proiezione regionale verso i mercati esteri ha sostenuto l'attività, anche se le esportazioni si sono ridotte del 10,6%, meno di quelle complessive nazionali (-12,5%).

L'industria turistica regionale ha chiuso con una contrazione degli arrivi di oltre il 44% e del 36,6% delle presenze.

La disoccupazione si è fermata a una quota di circa il 6% nel 2020, non impattando significativamente sulla base imprenditoriale (-0,7%) e sull'occupazione (-1,8%), grazie anche al blocco dei licenziamenti.

La situazione del settore trasporti in Italia

Con la diffusione del Covid-19, nel 2020 si è registrato un crollo della domanda di trasporto pubblico e una forzata riduzione del servizio. Il settore, anche nel periodo di lockdown, ha sempre garantito, senza interruzioni, un livello minimo di servizio.

Tuttavia, nei primi mesi dell'emergenza (marzo, aprile 2020) a livello nazionale si sono persi quasi 400 milioni di viaggi al mese (-90% dei passeggeri).

Con l'inizio della Fase 2 la domanda ha ripreso lentamente a crescere, anche se fino al 18 maggio è stata comunque inferiore dell'83% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Dal 18 maggio, con la riapertura di ulteriori attività economiche, i passeggeri risultavano essere circa il 25-30% di quelli registrati l'anno precedente.

I ricavi da traffico, essendo strettamente connessi al livello delle tariffe e al livello della domanda di trasporto, hanno registrato un calo proporzionale. Il Governo, con l'obiettivo di contrastare le perdite di ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, con l'articolo 200 del DL Rilancio ha istituito un Fondo indennizzo per il periodo dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020.

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

La stessa legge di Bilancio per il 2018 (art. 1, co. 71) ha previsto la possibilità di utilizzare fino a 100 milioni di euro del Fondo mezzi per il finanziamento di progetti sperimentali e innovativi di mobilità sostenibile, coerenti con i Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS) ove previsti dalla normativa vigente, per l'introduzione di mezzi ad alimentazione alternativa e relative infrastrutture di supporto. Un terzo delle risorse del Fondo è attribuito ai comuni capoluogo delle città metropolitane e ai comuni capoluogo delle province ad alto inquinamento di particolato PM10 e di biossido di azoto, chiamati a adottare azioni strutturali per la riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Il DL. n. 34/2020 (art. 200, comma 5) ha stabilito per il 2020 una ripartizione del Fondo applicando le modalità stabilite dal DPCM 11 marzo 2013 e successive modificazioni, confermando gli attuali criteri rispetto a quelli della riforma del Fondo.

Il decreto-legge n. 183 del 2020 ha infine previsto che i criteri di ripartizione del Fondo precedenti alla riforma continueranno ad applicarsi anche per l'anno 2021.

Lo stanziamento del Fondo nel Bilancio triennale 2021-2023 non è stato modificato dalla legge di bilancio per il 2021, ed ammonta sempre a 4.874,554 milioni € per ciascuno degli anni dal 2021 al 2023.

Misure per il settore dei trasporti contenute nei provvedimenti d'urgenza emanati nel periodo di emergenza sanitaria da Covid-19

Con l'articolo 92 del DL Cura Italia (DL n.18/2020 convertito in legge n. 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.

Compensazione per la riduzione dei ricavi tariffari delle imprese di TPL

Con l'articolo 200 del DL Rilancio 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 dicembre 2020) rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

Il comma 2 dell'articolo 200 prevede l'adozione di un decreto interministeriale (MIT, di concerto con il MEF) per stabilire i criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione di cui al comma 1 ai soggetti beneficiari. Viene inoltre specificato che i criteri, al fine di evitare sovra compensazioni, terranno conto dei costi cessanti e aggiuntivi sostenuti in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da Covid-19.

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 legge n. 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 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.

Per l'anno 2021 il Fondo istituito dal DL n. 34/2020 è stato rifinanziato con ulteriori 390 milioni di euro (articolo 22-ter del decreto-legge n. 137 del 2020). Tali ulteriori risorse possono essere utilizzate, oltre che per le medesime finalità già previste, anche per il finanziamento, nel limite di 190 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti nell'anno 2021 per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento.

Anticipazioni di risorse e corrispettivi dovuti alle imprese di TPL

Il comma 4 dell'articolo 200 del DL Rilancio ha previsto l'erogazione dell'ottanta per cento del Fondo Nazionale Trasporti in un'unica soluzione, entro la data del 30 giugno 2020.

Il comma 5 del medesimo articolo ha poi stabilito che la ripartizione delle risorse stanziata sul Fondo Nazionale Trasporti per l'anno 2020 sia effettuata applicando le modalità previste dal Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato sulla Gazzetta 26 giugno 2013, n.148 come successivamente modificato ed integrato, fermo restando quanto disposto al comma 2 bis dello stesso articolo 27 come modificato dall'articolo 47 del decreto legge 26 ottobre 2019, n.124.

L'anticipazione di cassa è stato disposto dal comma 6 anche nei confronti degli Enti Comittenti, chiamati a erogare entro il 31 luglio 2020 un anticipo di cassa non inferiore all'80% dei corrispettivi contrattualmente previsti fino al 31 agosto 2020.

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 parchi 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 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 decreto-legge 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.

Il sistema dei trasporti e l'ambiente – Lo scenario europeo

Dal 2011 la Commissione Europea ha previsto l'adozione di iniziative specifiche per costruire un sistema di trasporto competitivo, che miri ad aumentare la mobilità, rimuovere i principali ostacoli e stimolare la crescita e l'occupazione, con l'obiettivo di garantire una

mobilità integrata a livello europeo, attenta alle esigenze della popolazione, alla politica ambientale e alla competitività.

L'obiettivo generale è quello di ridurre, entro il 2050, la dipendenza dalle importazioni di petrolio e le emissioni di carbonio da trasporto del 60% rispetto ai livelli del 1990. A tale scopo, entro il 2030 dovrebbe essere ridotto del 50% l'uso di mezzi-alimentati convenzionalmente nel trasporto urbano ed incentivato l'utilizzo della ferrovia per i viaggi a media distanza.

La strategia dell'Unione Europea comprende anche obiettivi di carattere sociale, quali la possibilità di avvicinarsi a zero decessi negli incidenti di trasporto su strada entro il 2050, o di triplicare la lunghezza della rete ferroviaria ad alta velocità entro il 2050.

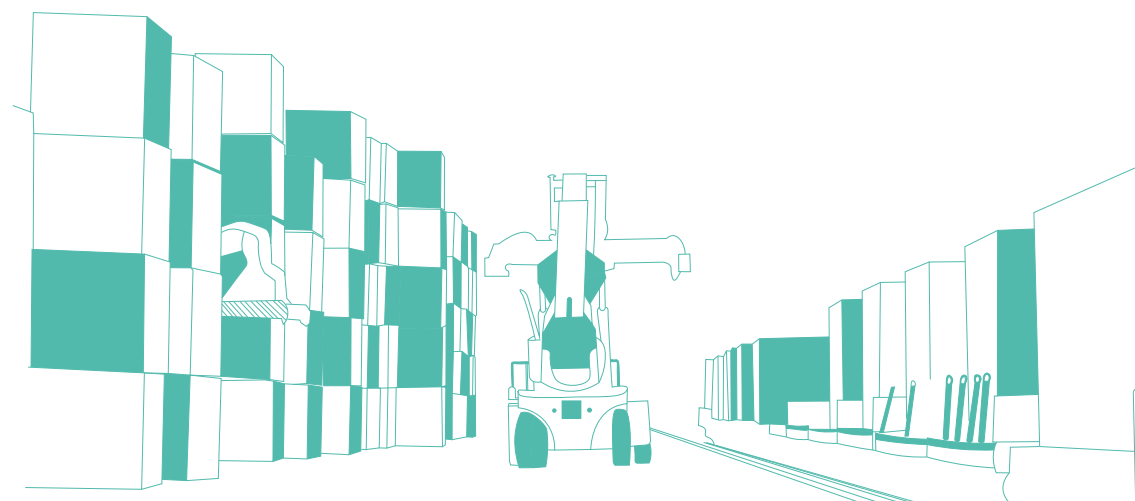
Il raggiungimento di tali obiettivi richiede lo sviluppo di una nuova generazione di tecnologie di trasporto sostenibili, in particolare per i sistemi integrati di gestione del traffico, il trasporto a basse emissioni, una maggiore efficienza energetica dei veicoli e la gestione razionale e organizzata della domanda di trasporto.

Con il DL n. 111/2019 (cd. Decreto legge Clima) sono state definite le misure per la politica strategica nazionale per il contrasto ai cambiamenti climatici e il miglioramento della qualità dell'aria, che prevede azioni ed effetti anche nel settore del trasporto pubblico locale. Inoltre, l'11 dicembre 2019 la Commissione europea ha pubblicato la comunicazione "Il Green Deal Europeo". Il Parlamento europeo con la risoluzione 15 gennaio 2020 ha previsto di portare al 55%, rispetto ai livelli del 1990, l'obiettivo dell'UE per il 2030 in materia di riduzione delle emissioni di gas serra.

La mobilità sostenibile, ovvero la promozione di mezzi di trasporto più sostenibili, rappresenta uno dei settori oggetto di intervento del Green Deal dell'UE. L'obiettivo specifico è quello di ridurre ancora e più rapidamente le emissioni prodotte dai trasporti, che rappresentano un quarto delle emissioni di gas a effetto serra dell'Unione. Il Green Deal punta a una riduzione del 90% di tali emissioni entro il 2050. Il Green Deal affronterà i problemi delle emissioni e della congestione urbana e migliorerà i trasporti pubblici.

In attuazione del Regolamento (UE) 2018/1999, il MISE, il MIT ed il Ministero dell'Ambiente hanno predisposto il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima, inviato alla Commissione Europea a gennaio 2020. Il Piano stabilisce gli obiettivi nazionali al 2030 sull'efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO₂, nonché gli obiettivi in tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell'energia e competitività, sviluppo e mobilità sostenibile, delineando per ciascuno di essi le misure che saranno attuate per assicurarne il raggiungimento.

Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 è uno strumento fondamentale che segna l'inizio di un importante cambiamento nella politica energetica e ambientale del nostro Paese verso la decarbonizzazione. Il Piano si struttura in 5 linee d'intervento, che si svilupperanno in maniera integrata: dalla decarbonizzazione all'efficienza e sicurezza energetica, passando attraverso lo sviluppo del mercato interno dell'energia, della ricerca, dell'innovazione e della competitività. L'obiettivo è quello di realizzare una nuova politica energetica che assicuri la piena sostenibilità ambientale, sociale ed economica del territorio nazionale e accompagni tale transizione.



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 e 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

Il "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale per il triennio 2018-2020", firmato a dicembre 2017 dal presidente della Regione Emilia-Romagna e dai rappresentanti degli enti pubblici, Città metropolitana di Bologna, società di gestione pubbliche e private e parti sociali, prevede impegni e investimenti a carico di ogni firmatario, per arrivare a ridisegnare sia il settore ferroviario sia il trasporto dei bus urbani. Accanto al rinnovo del materiale rotabile ferroviario e su gomma, il patto punta a realizzare l'integrazione tariffaria, la bigliettazione elettronica, oltre ad un nuovo progetto di riforma della Governance. Nel giugno 2019 è stato sottoscritto un addendum per gli anni 2019-2020, in cui si tiene conto delle evoluzioni del contesto e degli scenari di riferimento.

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

L'obiettivo più generale è creare le giuste condizioni e i giusti incentivi per lo sviluppo di un'industria competitiva a livello globale, innovativa e capace di far crescere l'occupazio-

ne, in particolare nel settore dei trasporti, considerato uno dei principali responsabili del peggioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane.

Le principali evoluzioni nel settore dei trasporti sono legate al miglioramento tecnologico e incremento dell'efficienza dei veicoli grazie a nuovi motori, materiali e modelli di progettazione, alla diffusione dei veicoli con tecnologie di alimentazioni sostenibili: veicoli ibridi, a metano, a GPL ed elettrici e allo sviluppo delle tecnologie ITS (Intelligent Transport System) per un sistema della mobilità più efficiente, sicuro e accessibile.

Con riferimento allo sviluppo del trasporto pubblico rispetto al mezzo privato, è necessario tener conto di diversi fattori: il tempo di spostamento, il numero di interscambi necessari, la frequenza dei servizi, il costo dello spostamento, la sicurezza e il comfort. A questo si aggiunge una necessità di equilibrio tra efficacia dell'offerta di trasporto pubblico ed economicità della stessa, rispetto a un tema di sostenibilità della spesa pubblica.

Le misure prioritarie e integrate previste nei documenti di pianificazione regionale individuano obiettivi di crescita dei passeggeri trasportati, un + 10% per i bus, + 20% per il treno e un incremento degli spostamenti in bicicletta fino al 20% di quelli totali.

A fine 2020 sono stati presentati gli indirizzi relativi al Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2021-2023, che si inserisce nell'ambito del più ampio scenario strategico definito dal "Patto per il Lavoro e per il Clima".

Il nuovo "Patto per la mobilità" dovrà contribuire a delineare un progetto di sistema territoriale che punti al lavoro di qualità, al contrasto delle disuguaglianze e alla transizione ecologica per il raggiungimento degli obiettivi dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile. Flessibile, integrato, sicuro, digitale e orientato alla transizione ecologica sono le parole chiave del trasporto pubblico locale dell'Emilia-Romagna contenute nella proposta presentata. Alla luce di questa pianificazione proseguirà la sostituzione dei mezzi più inquinanti, puntando su metano, elettrico e anche idrogeno. I filoni su cui la Regione vuole incidere per rafforzare e rendere il trasporto pubblico locale più moderno, competitivo e compatibile con l'ambiente sono l'integrazione gomma-ferro, la digitalizzazione e il proseguimento nel percorso di investimento.

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 Metropolitano, ma anche gli strumenti di pianificazione settoriale e di programmazione dell'ente come il Documento Unico di Programmazione (DUP). Il documento contiene una guida dettagliata per i diversi passaggi di un processo circolare di pianificazione, attuazione e monitoraggio che si ritiene essere una base utile per l'attuazione dell'Agenda Metropolitana per lo Sviluppo Sostenibile.

PSM – Il Piano strategico metropolitano

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

- > Gli obiettivi generali e trasversali a cui deve tendere nel suo complesso l'azione amministrativa dell'area metropolitana;

- > Le azioni e le priorità per l'intervento nelle singole materie di competenza della Città metropolitana.

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

L'obiettivo strategico sulla mobilità nell'area metropolitana di Bologna è la riduzione del 20% dei flussi di traffico privati al 2020 e la progressiva riduzione delle emissioni climateranti 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

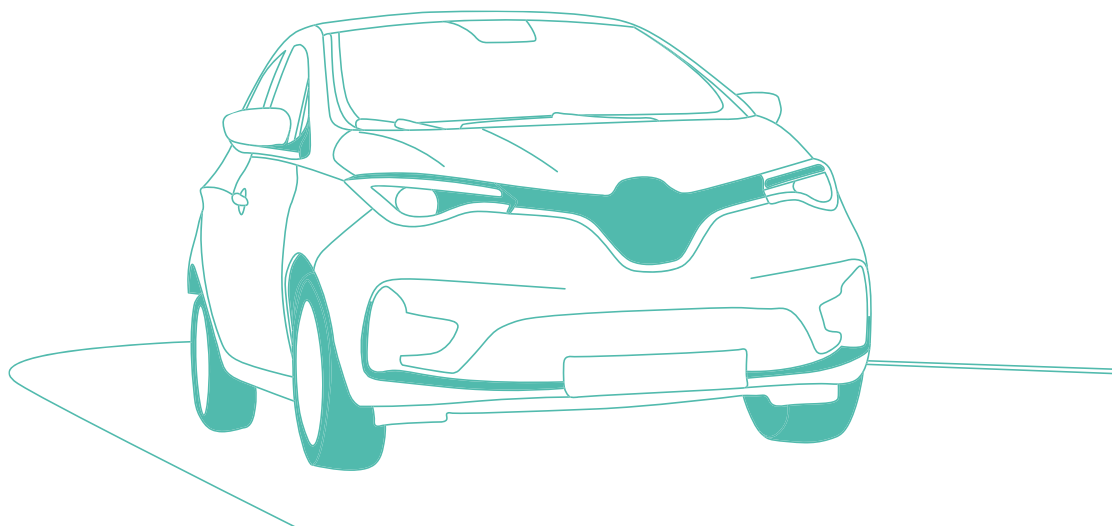
Il PUMS della Provincia di Ferrara si ispira ai principi di integrazione, partecipazione e valutazione nel tempo, ha un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità e si correla e coordina con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata 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.



STRATEGIE E OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

GRI 102-15 GRI 103-2 GRI 103-3

L'integrazione della sostenibilità nella pianificazione industriale

Il Piano industriale 2020-2022 di TPER è stato disegnato secondo un approccio che ritiene che uno sviluppo sostenibile richieda azioni concrete. Le linee guida strategiche del Piano e le relative azioni per le diverse aree di business sono 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 economica, ambientale e sociale.

Gli obiettivi del Piano riguardano in primo luogo la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità. Particolare rilievo hanno infatti gli investimenti in mezzi a più alta sostenibilità, oltre alla realizzazione e completamento dei progetti infrastrutturali. Uno sviluppo sostenibile richiede capacità di innovazione e di sviluppo tecnologico per migliorare l'efficienza e la qualità dei servizi offerti, ma anche investimenti per accompagnare lo sviluppo delle conoscenze e competenze delle risorse umane, in uno scenario molto complesso, per essere in grado di cogliere nuove opportunità di mercato e di sviluppo di linee di business innovative, che diano una risposta ai bisogni sociali legati alla mobilità.

PIANO INDUSTRIALE – OBIETTIVI STRATEGICI	
Sostenibilità	Svolgere il proprio ruolo all'interno della comunità in cui si opera, nel rispetto delle regole e dell'ambiente in linea con gli obiettivi globali e locali di sviluppo sostenibile. Gestione del business in continuità e sviluppo perseguendo sempre l'equilibrio economico e finanziario
Competitività	Sviluppare i punti di forza e colmare i punti di debolezza, anche attraverso partnership e gestione di forme di mobilità innovative. Costante miglioramento dei processi interni – elevati livelli di efficienza
Innovazione	Protagonisti dell'innovazione tecnologica, strumento a supporto dei business e fonte di sviluppo di nuove opportunità
Trasparenza	Compliance, condivisione degli obiettivi e dei risultati

Figura 5 – Piano industriale e sostenibilità

In tale scenario si collocano gli specifici obiettivi di sostenibilità, trasversali rispetto agli obiettivi strategici.

PIANO INDUSTRIALE – OBIETTIVI GENERALI DI SOSTENIBILITÀ**Ambiente**

Ottimizzazione dei consumi di energia, riduzione dell'utilizzo di energia da fonti fossili e conseguente riduzione di emissioni di CO2 e di altre sostanze dannose per la salute e l'ambiente

Efficienza e qualità

Mantenimento di un elevato livello di economicità, redditività e produttività, allo scopo di rispettare gli obiettivi aziendali utilizzando al meglio le risorse disponibili, garantendo quindi la sostenibilità economica
Garantire la qualità dei servizi con lo scopo di aumentare la quota modale di TPL come scelta per lo spostamento delle persone

Accessibilità

Miglioramento del comfort per chi viaggia e garanzia di un servizio sostenibile per tutti, anche per chi non può permettersi mezzi di spostamento alternativi

Sicurezza

Riduzione della possibilità di incidenti, sicurezza a bordo mezzi per l'utenza e per il personale aziendale

Figura 6 – Piano industriale e sostenibilità

Mobilità sostenibile significa in primo luogo scelta del trasporto pubblico quale mezzo di trasporto di alta qualità, più efficiente e sicuro, effettivamente in grado di garantire una migliore mobilità e di generare un beneficio per gli utilizzatori, il territorio e l'ambiente. Fermo restando il valore "sociale" del trasporto pubblico, che consente di esercitare il proprio diritto alla mobilità (sia in termini economici che fisici), l'obiettivo strategico è quello di allargarne e qualificarne l'utilizzo e di avvicinare tale modalità di trasporto a tutte le persone e farne cogliere l'effettiva opportunità in termini di sicurezza, tempi, comodità, efficacia, comfort. Il miglioramento della sicurezza stradale, anche attraverso l'utilizzo di mezzi pubblici, può consentire inoltre una costante riduzione del numero di incidenti e delle relative vittime. L'impegno di TPER è anche in termini di comunicazione, allo scopo di promuovere uno stile di vita "Smart", dove il trasporto collettivo diventa la soluzione di mobilità preferibile, una scelta consapevole, coerente con un approccio responsabile, flessibile e innovativo.

Il ruolo di TPER e gli obiettivi di sviluppo sostenibile – SDGs

TPER è membro firmatario del Global Compact delle Nazioni Unite e ne riconosce il sistema di valori fondati sui 10 principi. Il piano industriale di TPER, che integra la sostenibilità, ha previsto anche un'attività di identificazione delle priorità in termini di impegno rispetto all'Agenda 2030 della Nazioni Unite ed agli obiettivi per lo sviluppo sostenibile (SDGs – Sustainable Development Goals), che ne sono parte.



L'analisi compiuta già nei precedenti esercizi ha portato ad associare gli obiettivi generali di sostenibilità integrati nel Piano industriale con 9 dei 17 SDG, ritenuti prioritari. Due "goal" (SDG3 – SDG11) comprendono target specifici 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).

L'analisi già effettuata da TPER in occasione della redazione del Bilancio di sostenibilità / DNF 2018, aggiornata ai fini del presente documento, ha portato ad associare gli obiettivi generali di sostenibilità integrati nel Piano industriale con 9 dei 17 SDG, ritenuti prioritari e rispetto ai quali TPER ha assunto l'impegno di contribuire al loro raggiungimento. L'impegno per gli SDGs è stato anche definito in modo specifico rispetto alle aree di impatto e azioni del Piano industriale.

OBIETTIVI	3 SALUTE E BENESSERE	7 ENERGIA PULITA E ACCESSIBILE	8 LAVORO DECENTE E CRESCITA ECONOMICA	9 INDUSTRIA, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE	10 RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE	11 CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI	12 CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI	13 LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO	17 PARTNERSHIP PER GLI OBIETTIVI
Sostenibilità	●	●	●	●	●	●	●	●	TRASVERSALE
Competitività			●	●	●	●			
Innovazione		●	●	●		●			
Trasparenza				●		●		●	

Figura 7 – Obiettivi industriali e SDG

Con riferimento invece allo specifico obiettivo della sostenibilità, gli SDGs si posizionano secondo la seguente rappresentazione.

OBIETTIVI GENERALI DI SOSTENIBILITÀ DEL PIANO INDUSTRIALE - SDG					
 AMBIENTE	3 SALUTE E BENESSERE	7 ENERGIA PULITA E ACCESSIBILE	9 INDUSTRIA, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE	11 CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI	13 LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO
 EFFICIENZA E QUALITÀ	7 ENERGIA PULITA E ACCESSIBILE	8 LAVORO DECENTE E CRESCITA ECONOMICA	9 INDUSTRIA, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE	11 CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI	
 ACCESSIBILITÀ	9 INDUSTRIA, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE	10 RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE	11 CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI	12 CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI	17 PARTNERSHIP PER GLI OBIETTIVI
 SICUREZZA	3 SALUTE E BENESSERE	8 LAVORO DECENTE E CRESCITA ECONOMICA	11 CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI		

Figura 8 – Obiettivi industriali e SDG

Nella seguente tabella vengono rappresentati gli impegni specifici di TPER rispetto agli SDG e relative aree di impatto e azioni del Piano industriale. Le azioni del piano e le relative aree di impatto sono trasversali e presentano livelli significativi di interconnessione. Condizione preliminare e sottostante è rappresentata dalla gestione efficace ed efficiente dei servizi nell'ambito dei contratti esistenti.

SDGS	SDG Target – (estratto)	Aree di impatto / Obiettivi TPER	Azioni piano
3. Buona Salute e Benessere 	Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età 3.4 Prevenzione, trattamento e promozione benessere e salute mentale. 3.6 Dimezzare il numero globale di morti e feriti incidenti stradali. 3.9 Decessi e malattie da sostanze chimiche pericolose e da contaminazione e inquinamento dell'aria, delle acque e del suolo.	Ambiente Sicurezza	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 7 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) Valorizzare il ruolo del lavoratore tramite investimenti (formazione, comunicazione e trasferimento delle conoscenze) sempre più mirati ad una crescita professionale e ad un apporto allo sviluppo aziendale (per settore e trasversali a livello aziendale) Monitoraggio del clima aziendale e realizzazione di eventi interni/iniziative che favoriscano il wellness aziendale Sviluppo del sistema di welfare aziendale Sviluppo e consolidamento dello Smart working per la conciliazione dei tempi vita-lavoro
7. Energia Pulita e Accessibile 	Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni 7.1 Garantire accesso a servizi energetici convenienti, affidabili e moderni. 7.2 Aumentare quota di energie rinnovabili nel consumo totale di energia. 7.3 Miglioramento efficienza energetica.	Ambiente Efficienza – Qualità	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 energia elettrica 100% da fonti rinnovabili per veicoli elettrici Progressivo ampliamento della flotta a trazione elettrica (filobus, nuove linee elettriche, People Mover, auto elettriche aziendali ed in car sharing) Parco mezzi Rinnovo del parco mezzi (Sviluppo urbano / extraurbano) Progressivo maggiore utilizzo di biometano per l'alimentazione dei mezzi (CNG ed LNG) Nuove tecnologie e aspetti industriali 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 Investimenti nelle sedi aziendali volte alla riduzione dei consumi e/o all'utilizzo di energie rinnovabili

SDGS	SDG Target – (estratto)	Aree di impatto / Obiettivi TPER	Azioni piano
8. Lavoro dignitoso e crescita economica 	Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti 8.2 Standard più alti di produttività economica attraverso la diversificazione, il progresso tecnologico e 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.	Efficienza e qualità Sicurezza	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 energia elettrica 100% da fonti rinnovabili per veicoli elettrici 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 Innovazione nei processi
9. Imprese, innovazione e infrastrutture 	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	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 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) Pianificazione integrata delle diverse progettualità nelle infrastrutture di ricarica di mezzi elettrici per sviluppare la rete di trasporto in via strutturata e sinergica Sviluppo tecnologico – Gestione innovativa della sosta MAAS Bigliettazione elettronica
10. Ridurre le disuguaglianze 	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 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 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 Nuovi sistemi di comunicazione/informazione per l'utenza (Roger)

SDGS	SDG Target – (estratto)	Aree di impatto / Obiettivi TPER	Azioni piano
11. Città e comunità sostenibili 	Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili 11.2 Accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici, 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.	Ambiente Efficienza e qualità Accessibilità	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 elettrica da fonti rinnovabili per veicoli elettrici Parco mezzi Rinnovo del parco mezzi (Sviluppo urbano / extraurbano) Gestione delle fonti energetiche (LNG/energia elettrica) Investimenti per migliorare l'accessibilità nel parco mezzi (tutti i mezzi acquistati sono dotati di pedana per l'accesso dei disabili, pianale ribassato, posti per portatori di handicap, sistema di comunicazione vocale) Sviluppo dei canali digitali per garantire il miglioramento dell'informazione e l'acquisto dei titoli di viaggio in via remota e dematerializzata Sviluppo ed ampliamento dei sistemi di conta passeggeri per una migliore pianificazione del viaggio Nuove tecnologie Sviluppo tecnologico – Gestione innovativa della sosta Qualità e sociale Impegni per la qualità – Impegni per il sociale Telecamere a bordo (Nuovo sistema di telecontrollo) Servizi per gli over 65, per gli studenti, per le fasce deboli Accordi di mobility management per i lavoratori di importanti aziende del territorio
12. Consumo e produzione responsabili 	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) Sviluppo tecnologico – Gestione innovativa della sosta Assetto industriale ed organizzativo Organizzazione e processi: modello organizzativo più efficiente, adeguandolo allo sviluppo settore e sue innovazioni Migliorare i processi di differenziazione dei rifiuti negli uffici e nei depositi aziendali attraverso l'introduzione di politiche di waste management Per le categorie merceologiche che lo prevedono, viene richiesta l'applicazione dei CAM, Criteri Ambientali Minimi da parte dei fornitori

SDGS	SDG Target – (estratto)	Aree di impatto / Obiettivi TPER	Azioni piano
13. Lotta contro il cambiamento climatico 	Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico 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	Ambiente	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. Sviluppo su nuovi territori 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) Nuove tecnologie Sviluppo tecnologico – Gestione innovativa della sosta
14. Città e comunità sostenibili 	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.

Figura 9 – Obiettivi, aree di impatto e azioni

La visione di TPER per la mobilità del futuro

Il settore del trasporto pubblico presenta oggi una grande sfida. Oltre a garantire servizi pubblici a tutti i cittadini, deve diventare in futuro rispetto all'auto privata non solo una scelta sostitutiva, ma anche la scelta preferita per la mobilità quotidiana. Ciò richiede un cambiamento nel modo di vivere la mobilità individuale, e con il contributo di tutti (le aziende di trasporto, gli utenti, ma anche il contesto generale) il trasporto potrà dare il suo contributo per ottenere emissioni nette di gas a effetto serra pari a zero entro il 2050.

Per questa ragione Tper orienta le proprie attività e gli investimenti per la mobilità del futuro, in linea con i piani locali per la mobilità sostenibile, ai seguenti principi:

Disponibilità e accessibilità, ovvero:

- > Copertura di tutte le parti di città, periferie e aree rurali
- > Capacità dei veicoli per consentire distanze sicure e per provvedere a passeggeri aggiuntivi
- > Servizi accessibili a tutti i cittadini, compresi gli anziani e le persone a mobilità ridotta
- > Collegamenti ad altri sistemi di trasporto

Qualità, nel senso che il servizio deve garantire:

- > Comfort
- > Pulizia
- > Trasparenza delle informazioni
- > Velocità, frequenza e affidabilità
- > Sicurezza e protezione per passeggeri, dipendenti e terzi

Sostenibilità ed efficienza energetica, con l'impegno a:

- > Investire e programmare i servizi per fornire trasporti pubblici a emissioni zero entro il 2050
- > Applicare l'approccio dell'economia circolare
- > Garantire servizi flessibili e adeguati alla domanda, anche usando sistemi di trasporto alternativi al trasporto collettivo (es car sharing elettrico)

Innovazione e integrazione di nuovi strumenti a favore dell'utenza, cercando di garantire:

- > Informazioni digitali fluide sui clienti relativamente ai servizi di biglietteria e gestione di reclami / incidenti
- > Sistemi MAAS in grado di coordinare il trasporto pubblico di massa tradizionale con opzioni di mobilità sostenibile complementari e condivise

Attenzione al lavoro, garantendo

- > Posti di lavoro sicuri
- > Pari opportunità a persone di tutti i sessi e background

Resilienza, ovvero

Capacità di resistere a nuove crisi legate a cambiamenti climatici, pandemie, cambiamenti del comportamento di mobilità, domanda flessibile, ecc.

La mobilità sostenibile e il Green Deal dell'Unione Europea

Lo scenario di riferimento è stato peraltro anche definito dal quadro politico europeo e dalle strategie dell'Unione Europea relative alla mobilità sostenibile. In particolare le politiche previste in materia di mobilità dal Green Deal prevedono investimenti per rafforzare forme di trasporto privato e pubblico più pulite, più economiche e più sane. Gli obiettivi fissati dalla politica *Sustainable mobility* del *Green Deal* dell'Unione Europea prevedono in particolare, tra gli altri obiettivi:

MOBILITÀ SOSTENIBILE – PROMUOVERE MEZZI DI TRASPORTO PIÙ SOSTENIBILI

Riduzione delle emissioni

I trasporti rappresentano un quarto delle emissioni di gas a effetto serra dell'Unione. Il Green Deal punta a una riduzione del 90 % di tali emissioni entro il 2050.

Conversione al digitale

La mobilità automatizzata e i sistemi intelligenti di gestione del traffico contribuiranno a rendere i trasporti più efficienti e puliti.

Utilizzare modalità di trasporto diverse (intermodalità)

Un volume maggiore di merci dovrebbe essere trasportato su rotaia o per vie navigabili, sviluppando sistemi di traffico intermodale

Il tpl fra sviluppo e sostenibilità

A causa dei suoi molteplici vantaggi, l'espansione del trasporto pubblico è una delle raccomandazioni dichiarate negli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDG) anche nell'ottica Green Deal Europeo. Infatti il trasporto pubblico:

- > Rappresenta un modo di viaggiare più rispettoso del clima (oltre a camminare e muoversi in bici): senza mezzi pubblici, il Green Deal e l'obiettivo di città carbon neutral non potrebbero essere perseguiti
- > Migliora la qualità della vita urbana: richiedendo meno energia e meno spazio stradale rispetto alla mobilità individuale, riduce la congestione e l'inquinamento locale. Inoltre è tra i mezzi di trasporto più sicuri, contribuendo a ridurre il numero di incidenti stradali (mortalità)
- > È un settore che favorisce l'innovazione e in cui la tecnologia migliora continuamente: automazione, veicoli connessi, pagamento senza biglietto, ecc. sono tutte soluzioni a vantaggio degli utenti
- > Crea ricchezza e favorisce lo sviluppo, sia attraverso gli investimenti infrastrutturali definiti, sia grazie alla connessione permessa sui territori tra imprese e lavoratori, sia perché direttamente è un bacino di occupazione non delocalizzabile (secondo fonti UITP il settore fornisce direttamente occupazione a oltre 2 milioni di persone nell'UE)
- > È inclusivo e offre servizi a prezzi accessibili, dal momento che viaggiare con i mezzi pubblici costa meno del viaggio con un'auto privata
- > Consente di sviluppare un turismo sostenibile, fornendo il primo e l'ultimo miglio di qualsiasi viaggio a lunga distanza.

STAKEHOLDER E ANALISI DI MATERIALITÀ

GRI 102-40 GRI 102-42 GRI 102-43 GRI 102-44 GRI 102-47 GRI 102-49 GRI 103-1

Stakeholder

L'obiettivo di rafforzare un modello di business sostenibile comporta, oltre al presidio e miglioramento degli impatti ambientali e sociali, anche l'esigenza di dialogo e confronto con gli stakeholder. La capacità di comprensione e valutazione dei bisogni e delle aspettative degli stakeholder, per un operatore che gestisce un servizio di TPL che promuove la mobilità sostenibile, assume particolare rilievo con riferimento a quegli stakeholder in situazioni di fragilità.

Il confronto con i diversi stakeholder è molto 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.

Il sistema di relazioni di TPER con i propri stakeholder prevede attività, strumenti, canali e modalità di coinvolgimento che tengono conto dei diversi profili ed esigenze degli stakeholder e dell'assetto complessivo del sistema istituzionale.

STAKEHOLDER	FUNZIONI COINVOLTE	ASPETTATIVE	Attività	ENGAGEMENT 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 anche in relazione a regolazioni previste dai contratti	Report, indagini qualità
Università, istituti di ricerca	Direzioni	Sviluppo ricerca	Incontri periodici e in base a progetti	Incontri periodici e specifiche collaborazioni	Eventi promozionali, progetti di ricerca
Utenti, clienti e associazioni consumatori	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	Incontri e attività Incontri sindacali programmati	Assemblee, momenti di formazione, incontri dedicati, intranet, aree ristoro	Codice etico Accordi sindacali
Comunità locali e collettività	Comunicazione e public relations	Creazione di valore condiviso	Diverse attività di analisi e confronto	Campagne di comunicazione	Eventi concorsi mostre
Operatori del settore e associazioni	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

Figura 10 – Stakeholder

Analisi di Materialità

Un'organizzazione genera effetti (positivi e/o negativi) sull'economia, sull'ambiente e sulla società e, di conseguenza anche rispetto alle aspettative, interessi e valutazioni dei propri stakeholder. I temi materiali sono quegli ambiti che definiscono gli impatti significativi economici, ambientali e sociale dell'organizzazione.

Secondo l'approccio dell'Unione Europea, definito nella Comunicazione della Commissione Europea pubblicata nel giugno 2019 contenente le linee guida sull'informativa in materia di cambiamenti climatici di cui alla NFRD / Non Financial Reporting Directive – Direttiva 95/2014, i temi materiali sono quegli ambiti di sostenibilità che possono avere impatti significativi sullo sviluppo, le prestazioni e sul valore di un'impresa. Nello stesso tempo, un tema materiale è definito in relazione agli ambiti e tematiche di carattere sociale e ambientale sui quali l'impresa, attraverso la propria attività, può avere un impatto rilevante. Le due "direzioni" della materialità (indicate anche come "double Materiality") sono interconnesse tra di loro ed il processo di analisi di materialità è dinamico e basato sull'evoluzione del contesto di riferimento.

Non tutti i temi materiali sono di uguale importanza, e la rendicontazione di sostenibilità ne riflette la loro priorità.

Ai fini della redazione della DNF TPER ha aggiornato, in coerenza con i GRI Standards, l'analisi di materialità, tenendo inoltre conto di quanto previsto dal D.lgs. 254/2016, che disciplina la redazione della DNF.

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. L'identificazione delle tematiche potenzialmente rilevanti è stata effettuata secondo un approccio che basato su analisi documentali, engagement esterno ed engagement interno.

LE FASI DEL PROCESSO	
1	Aggiornamento della mappatura degli stakeholder e relativi strumenti di engagement
2	Riesame critico dei temi materiali identificati nel precedente Bilancio di sostenibilità (DNF 2019)
3	Analisi driver piano industriale, piano investimenti, obiettivi e impegni in materia di SDGs – Obiettivi di sviluppo sostenibile
4	Analisi documentale dello scenario di riferimento del TPL e della mobilità sostenibile Normativa e regolamentazione attività nazionale / regionale) Documenti indirizzo locale (PRIT – PUMS – PGU – Piano strategico metropolitano etc.) Priorità enti ed azionisti Analisi Politiche EU / megatrend (Green Deal – EU Next Generation – EU Action Plan finanza sostenibile e tassonomia (Documento gruppo esperti TEG marzo 2020) – Europe on the move
5	Analisi di benchmarking dei comparables nazionali ed internazionali
6	Analisi aspetti ritenuti rilevanti dal Sustainability Accounting Standards Board (SASB), così come identificati dalla SASB Materiality Map, per il settore "Transportation – Rail / Road"
7	Stakeholder – Evidenze delle attività di engagement svolte
8	Stakeholder – Risultati indagine periodica di customer satisfaction e comitati consultivi utenti / collettività – analisi reclami – materiali media
9	Stakeholder – Tematiche emerse da confronto con rappresentanti dipendenti / organizzazioni sindacali
10	Valutazione del management / responsabili di funzione, anche secondo la prospettiva dei rispettivi stakeholder di riferimento – specifici della funzione
11	Validazione delle tematiche e della matrice di materialità da parte del top management Presidente / Direttore Generale

Figura 11 – Percorso Analisi Materialità

L'aggiornamento dell'analisi di materialità non ha comportato modifiche particolarmente rilevanti, ma, quale parte strutturale del processo, un miglioramento nella definizione e coerenza complessiva delle tematiche materiali. In particolare:

- a) Nuovo tema materiale relativo alla sicurezza dei dati e delle informazioni (Cyber security e privacy).
- b) Risorse umane: separata identificazione degli aspetti legati all'ambiente di lavoro, quali l'attenzione alla diversità, inclusione, welfare aziendale e conciliazione vita-lavoro. Tale ambito comprende anche la gestione delle attività attraverso lo Smart-working o da remoto, rese necessarie dalla pandemia Covid-19 e che hanno consentito di misurare la capacità di adattamento delle organizzazioni per assicurare la business continuity e l'efficacia della risposta al manifestarsi del rischio legato alla pandemia Covid-19.
- c) Sicurezza della clientela (Security & safety): la tematica ha assunto una definizione legata non più soltanto alla sicurezza del servizio, ma anche alla garanzia della salute del cliente.

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

La tabella sintetizza, per ciascun tema materiale i relativi impatti e area di impatto. Viene inoltre data evidenza della correlazione dei temi rispetto agli ambiti del D.lgs. 254/2016, che disciplina la redazione della Dichiarazione Non Finanziaria. Vengono infine riportati gli 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.

IMPATTI TEMA MATERIALE E RAGIONI			AMBITI DI RIFERIMENTO (D.LGS. 254/2016)	GRI STANDARDS
Governance				
1	Governance e condotta etica del business	Tematica trasversale e condizione essenziale per il business. La compliance normativa e l'integrità e condotta etica del business sono pre-condizioni necessarie per l'esercizio dell'attività d'impresa.	Rispetto dei diritti umani Lotta contro la corruzione attiva e passiva	GRI 205-1 GRI 205-3 GRI 206-1 GRI 307-1 GRI 419-1
2	Sicurezza dei dati / Cyber security e privacy	I temi della protezione e della sicurezza dei dati, sistemi e informazioni gestite sono aspetti rilevanti in relazione ai potenziali effetti in materia di tutela della privacy e rischi di continuità operativa.	Sociale Rispetto dei diritti umani	GRI 418-1

Sostenibilità economica e generazione di valore

3	Equilibrio finanziario, creazione e distribuzione di valore economico	La sostenibilità economica e finanziaria è essenziale per l'operatività e continuità del business, oltre che per garantire la tutela e continuità del patrimonio aziendale. La capacità di TPER di generare valore consente altresì un significativo impatto in termini di distribuzione del valore generato.	Sociale	GRI 201-1 GRI 201-4 GRI 203-2 GRI 204-1
4	Investimenti -innovazione -digitalizzazione	La realizzazione del Piano investimenti di TPER è condizione strategica. Gli investimenti sono correlati al miglioramento tecnologico delle infrastrutture e servizi, con significativi effetti diretti ed indiretti sulla comunità e sul territorio di riferimento.	Ambiente Sociale	GRI 201-4 GRI 203-1

IMPATTI TEMA MATERIALE E RAGIONI			AMBITI DI RIFERIMENTO (D.LGS. 254/2016)	GRI STANDARDS
Relazioni con la clientela – Operativi				
5	Accessibilità – qualità e digitalizzazione dei servizi	La tematica è una 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, efficienza e accessibilità dei servizi. Con l'obiettivo di garantire servizi di qualità, accessibili ed efficienti, TPER è impegnata in un percorso di applicazione diffusa delle nuove tecnologie anche digitali.	Sociale	GRI 417-2 GRI 417-3
6	Intermodalità ed integrazione dei servizi	La strategia di TPER attribuisce una significativa rilevanza alla diversificazione ed intermodalità dei servizi (gomma – ferrovia – mobilità – elettrica – car sharing – partnership) in quanto costituisce uno dei driver per il miglioramento della qualità complessiva della mobilità sostenibile, con impatti rilevanti sulla qualità e benessere della vita urbana e della collettività.	Ambiente Sociale	GRI 203-1
7	Sicurezza clientela (Security & Safety)	TPER si impegna a garantire la sicurezza e la salute dei propri utenti. La sicurezza del trasporto e la tutela della salute degli utenti del servizio rappresenta infatti una componente essenziale del servizio di trasporto pubblico, tenuto conto dei potenziali impatti sociali, resi ancora più rilevanti dalla gestione del servizio durante la pandemia Covid-19.	Sociale Rispetto dei diritti umani	GRI 416-1 GRI 416-2
8	Immagine – reputazione / Relazioni con clientela e territorio	Il settore di riferimento e la rilevanza del servizio offerto richiedono una grande attenzione al mantenimento della “reputation”, essenziale per la performance di e per il raggiungimento degli obiettivi strategici del servizio di trasporto pubblico.	Sociale	GRI 413-1
9	Sostenibilità e gestione responsabile della catena di fornitura	TPER ritiene la sostenibilità e responsabilità della supply chain una tematica di rilievo per assicurare una adeguata qualità ed efficienza del servizio, coerente con i valori ed il modello di business di TPER.	Ambiente Sociale Lotta contro la corruzione attiva e passiva Rispetto diritti umani	GRI 204-1
Risorse umane				
10	Gestione, formazione e sviluppo competenze risorse umane	Lo sviluppo ed il mantenimento delle professionalità delle competenze sono condizioni abilitanti, che consentono alle imprese di poter perseguire i propri obiettivi strategici di creazione di valore all'organizzazione.	Personale	GRI 401-1 GRI 404-1
11	Ambiente di lavoro: diversità, inclusione, welfare aziendale e conciliazione vita-lavoro	Un ambiente di lavoro adeguato, che favorisca l'inclusione sociale e l'equilibrio tra vita professionale e privata dei dipendenti, valorizzi la diversità e offra pari opportunità, accompagnato da strumenti di welfare migliora le performance dell'impresa e rafforza la capacità di adattamento dell'organizzazione a eventi di carattere straordinario come la pandemia Covid-19.	Personale Rispetto diritti umani	GRI 401-3 GRI 405-1 GRI 405-2
12	Salute e sicurezza sul lavoro	TPER garantisce al proprio personale dipendente luoghi di lavoro conformi alla normativa in materia di salute e sicurezza sul lavoro, tema quest'ultimo “trasversale” all'organizzazione, al modello operativo e alle altre tematiche materiali.	Personale Rispetto dei diritti umani	GRI 403-1 GRI 403-2 GRI 403-3 GRI 403-4 GRI 403-5 GRI 403-6 GRI 403-7 GRI 403-8 GRI 403-9

IMPATTI TEMA MATERIALE E RAGIONI			AMBITI DI RIFERIMENTO (D.LGS. 254/2016)	GRI STANDARDS
Ambiente				
13	Uso efficiente delle risorse naturali: gestione sostenibile delle risorse ed economia circolare	I processi di TPER producono impatti rilevanti in termini di produzione e gestione dei rifiuti ed un utilizzo significativo di risorse idriche. Tali circostanze richiedono un impegno per la gestione responsabile ed efficiente delle risorse naturali e attenzione a politiche coerenti con i principi dell'economia circolare.	Ambiente	GRI 303-1 GRI 303-2 GRI 303-3 GRI 306-2
14	Emissioni e qualità dell'aria – mitigazione impatti climate change	La gestione del trasporto pubblico richiede un utilizzo significativo di energia e conseguente generazione di emissioni e potenziali impatti sulla mitigazione dei cambiamenti climatici. Tra gli ambiti principali di intervento di TPER vi è la riduzione delle emissioni (dirette relativamente ai mezzi di trasporto utilizzati ed indirette in termini di riduzione del trasporto privato a vantaggio del trasporto pubblico).	Ambiente	GRI 302-1 GRI 302-2 GRI 302-3 GRI 302-4 GRI 302-5 GRI 305-1 GRI 305-2 GRI 305-3 GRI 305-4 GRI 305-5 GRI 305-6 GRI 305-7
15	Gestione del rumore e delle vibrazioni	La gestione degli impatti dell'inquinamento acustico derivante dall'utilizzo dei mezzi, così come le vibrazioni prodotte, rappresenta una condizione per il miglioramento dei servizi e rispondere alle esigenze dei clienti, cittadini e personale TPER.	Ambiente	GRI 307-1
Comunità e territorio				
16	Sviluppo del trasporto pubblico locale – Sviluppo urbano sostenibile e Smart city	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 203-1 GRI 413-1

Figura 12 – Obiettivi e Standard di rendicontazione



La matrice di materialità

La matrice di materialità fornisce una rappresentazione grafica di sintesi ed una visione complessiva delle tematiche maggiormente rilevanti, in termini di effetti attuali e potenziali sulla capacità di TPER di creare e mantenere nel tempo un valore condiviso per i propri Stakeholder e rispetto ai loro processi decisionali.

Come si può vedere, per TPER, in particolare in un anno così complesso come il 2020, la salute e la sicurezza sono il principale tema materiale, seguito dalle tematiche connesse all'equilibrio economico-finanziario della gestione e alla gestione formazione e sviluppo delle risorse umane. Per gli stakeholder hanno un peso rilevante le relazioni con la clientela, come pure la sicurezza.

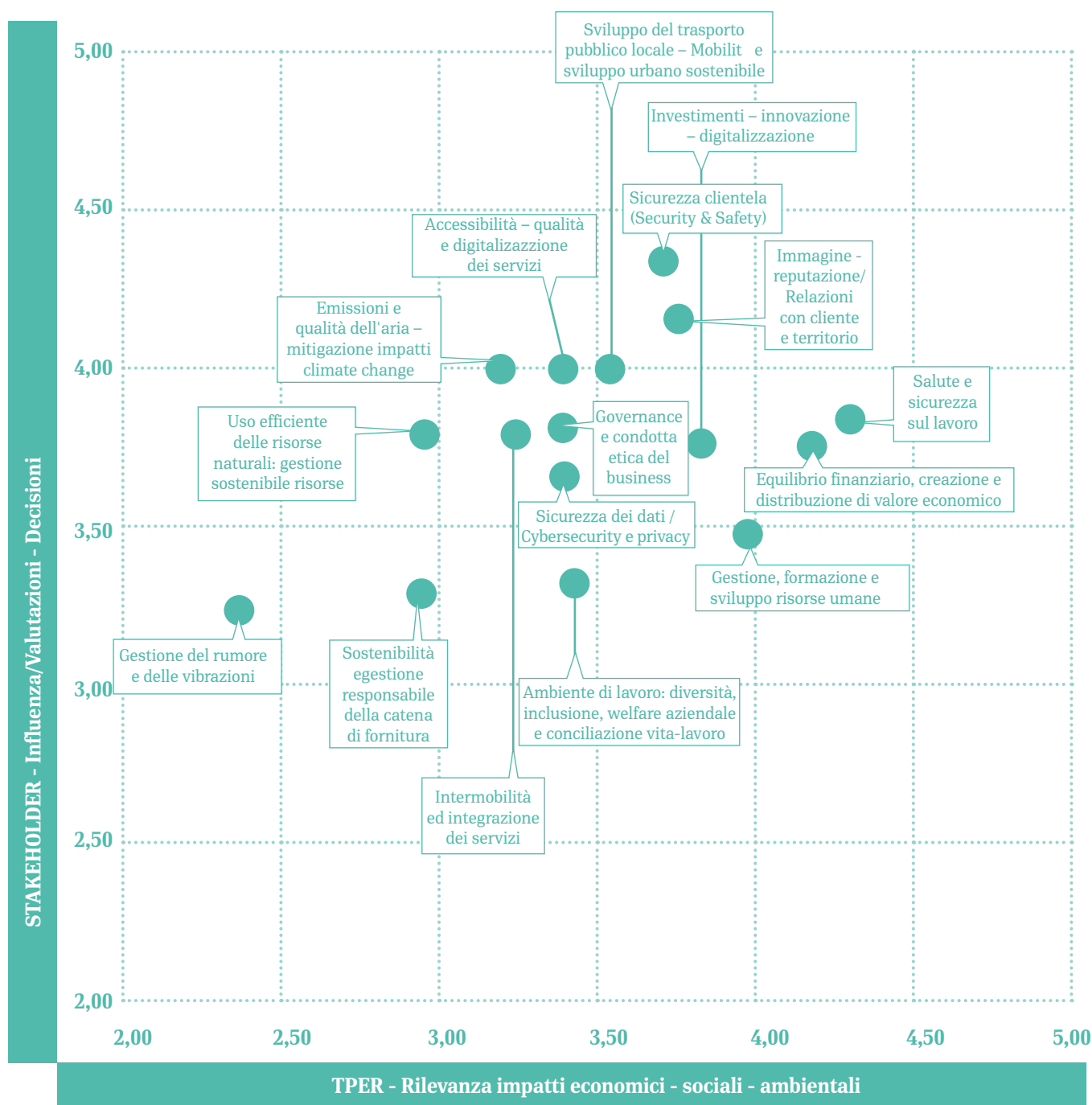


Figura 13 – Mappa Materialità



02

LA GESTIONE RESPONSABILE DEL BUSINESS



LA GESTIONE RESPONSABILE DEL BUSINESS

Lo schema del modello di business di TPER può essere rappresentato come segue:

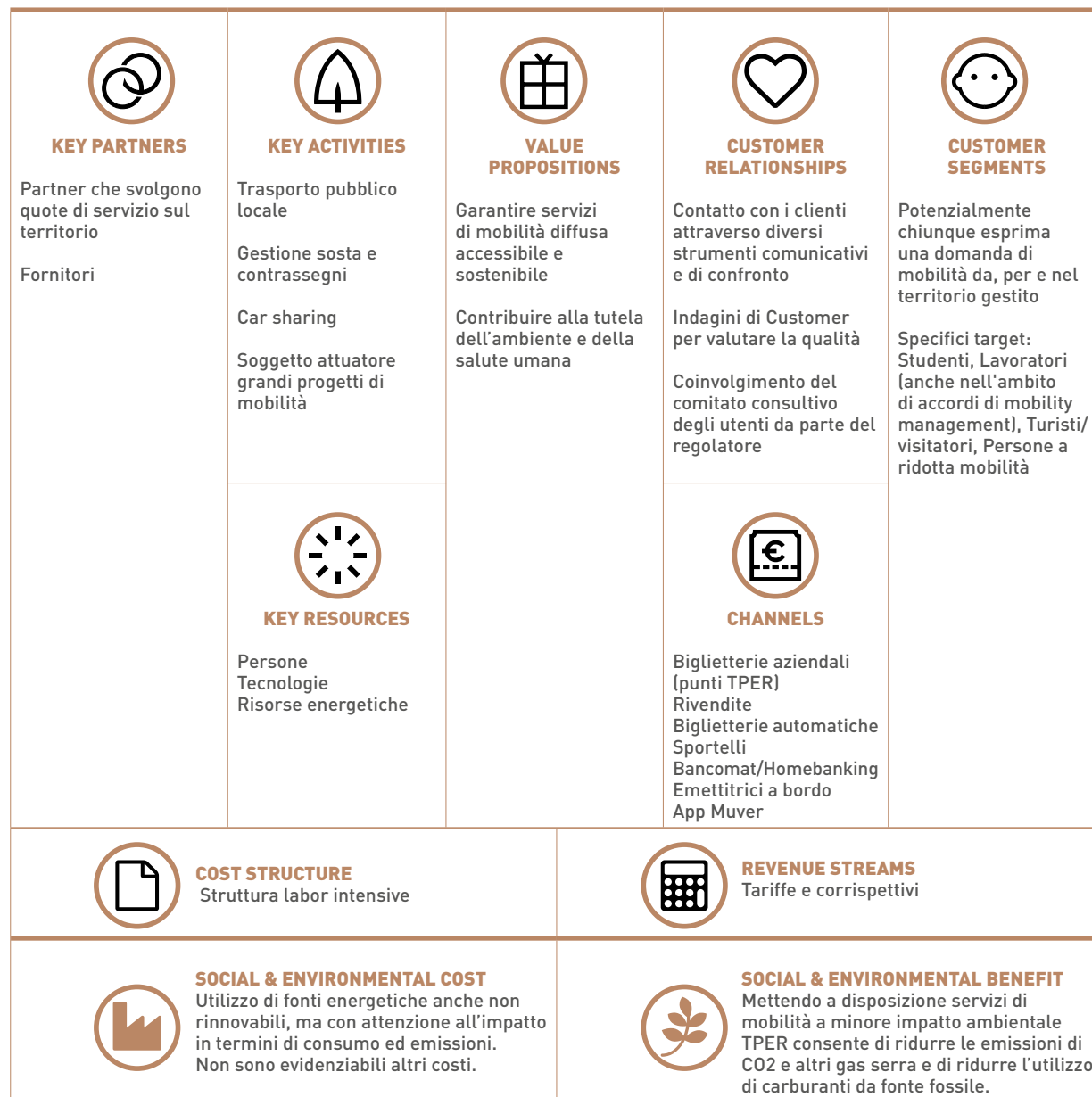


Figura 14 – Business Model

I SERVIZI OFFERTI

GRI 102-2 GRI 102-6 GRI 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 TrenitaliaTper; da maggio 2014 gestisce nel Comune di Bologna la sosta ed il relativo servizio di accertamento, da novembre 2018 il servizio di car sharing a flusso libero Corrente.

TPER è inoltre soggetto attuatore di alcuni importanti 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 2020 sono stati 101,7 milioni, con una riduzione media, causata dalla pandemia, rispetto all'anno 2019 del 33%.

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 2020 nei due bacini di Bologna e Ferrara sono stati percorsi dal Gruppo TPER e dai partner circa 42,7 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) sono stati offerti 34,3 milioni di chilometri tra tratte urbane, extraurbane e suburbane. Tale valore tiene conto delle revisioni del servizio dovute alle variazioni richieste nel periodo di emergenza Covid.

La produzione chilometrica dell'anno 2020 – rispetto agli anni precedenti – ha risentito degli effetti correlati alla situazione pandemica, in particolare della riduzione delle corse durante il periodo del lockdown non completamente compensata, successivamente, dai potenziamenti per la ripresa scolastica definiti in accordo con le istituzioni locali.

SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA BACINO DI BOLOGNA – KM OFFERTI	2018	2019	2020
Servizio urbano Bologna	17.893.240	17.967.742	16.879.787
Servizio urbano altri comuni	712.831	695.634	664.111
Servizio suburbano ed extraurbano Bologna	16.778.031	16.899.701	16.715.367
Di cui servizio a chiamata prontobus	1.235.339	1.198.948	1.151.221
Linee specializzate, riservate e noleggi	59.578	56.030	34.701
Totale Km offerti	35.443.680	35.619.107	34.293.966

Figura 15 – Km Bacino Bologna

Nel 2020 TPER ha trasportato circa 93 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 2020 ha offerto 8,4 milioni di km (incluse le variazioni Covid).

SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA – BACINO FERRARA – KM OFFERTI	2018	2019	2020
Servizio urbano Ferrara	2.154.572	2.442.866	2.316.150
Servizio extraurbano Ferrara	6.649.957	6.450.406	6.047.310
Di cui Servizio a chiamata Taxibus extraurbano	1.132.910	1.145.839	1.132.155
Linee specializzate, riservate e noleggi	2.344	1.704	1.070
Totale Km offerti	8.806.873	8.894.976	8.364.530

Figura 16 – Km Bacino Ferrara

Nel 2020, nell'area di Ferrara, sono stati trasportati circa 8,8 milioni di passeggeri. Nell'area urbana di Ferrara sono presenti 20 linee urbane e 62 extraurbane, di cui 14 Taxibus a chiamata.

Servizio di trasporto ferroviario

Dall'1 gennaio 2020 per la gestione del trasporto ferroviario regionale dell'Emilia-Romagna è operativa la nuova società TRENITALIATPER, che ha gestito il trasporto passeggeri in ambito ferroviario per la regione Emilia-Romagna, su linee regionali e nazionali. TRENITALIATPER 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 non consolidata, a partire dal 2020 i dati del servizio non sono stati considerati ai fini della dichiarazione non finanziaria 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 con 300 chilometri di autonomia. Inizialmente il servizio è stato lanciato con 120 automobili ed è entrato a regime nel 2019, per arrivare a fine 2020 a 277 auto. Oggi il servizio conta complessivamente 335 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 30mila iscritti, che hanno percorso con questo sistema di mobilità sostenibile circa 3,5 milioni di chilometri.

Con riferimento alla continuità del servizio, si evidenzia che a causa dell'emergenza Covid il servizio è stato completamente interrotto dal 24 marzo al 11 maggio.

Inoltre nel 2020 si è assistito a un calo dei noleggi/giorno come conseguenza della dinamica delle restrizioni alla mobilità delle persone via via poste in essere dal governo.

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.

	2018 (2 mesi)	2019	2020
Automobili – Flotta al 31 dicembre	120	277	277
Iscritti	5.924	16.020	29.585
Corse realizzate	20.341	169.622	146.342
Ore di utilizzo	10.776	88.350	77.135
Chilometri percorsi	190.886	1.732.186	1.582.911

Figura 17 – Corrente

Sosta

TPER gestisce la sosta del Comune di Bologna in seguito ad aggiudicazione di gara e si occupa dell'accertamento degli oltre 52 mila stalli cittadini. Le sanzioni elevate da TPER per irregolarità della sosta sono state pari a 123mila nel 2020.

Nell'ambito delle proprie attività, TPER ha emesso/rinnovato oltre 38mila contrassegni per residenti, permessi d'accesso nelle aree ZTL di persone invalide e sosta nei 2731 posteggi a loro riservati, servizi medici a domicilio e accompagnamento scolastico, libera circolazione ai veicoli elettrici o ibridi.

Per garantire un servizio efficace e impiegare in modo efficiente le risorse disponibili, TPER utilizza la capacità operativa interna per la gestione dei contrassegni, modificando la scelta verso l'esternalizzazione precedentemente assunta dal Comune. Questo ha comportato un miglioramento nella qualità del servizio, poi stabilizzatosi nel tempo. Il miglioramento è inoltre dovuto anche all'apertura di un nuovo sportello per il rilascio dei contrassegni nel quartiere San Donato, in posizione baricentrica tra centro città e periferia. È prevista l'elaborazione della carta dei servizi (con la relativa indagine di customer) anche per le attività connesse al servizio sosta e agli altri servizi alla mobilità.

Come è possibile verificare in tabella, i dati relativi all'accertamento della sosta nel 2020 sono in calo rispetto allo scorso anno. Ciò è collegato ai provvedimenti di riduzione della mobilità delle persone e al fatto che nel 2020 il servizio è stato interrotto dal 24 marzo al 17 maggio per emergenza Covid.

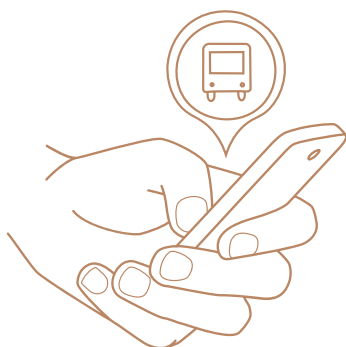
Sosta accertamento (Dati in numeri)	2018	2019	2020
Controlli annui	3.053.703	3.966.193	3.462.952
Giorni accertamento	301	303	261
Controlli medi giornalieri	10.145	13.090	13.291
Preavvisi/verbali	124.047	155.314	123.000
Stalli Totali	52.637	52.495	52.574
Stalli esclusivi Motoveicoli	41.321	41.246	41.323
Stalli Disabili	1.402	1.411	1.417

Figura 18 – Accertamento Sosta

Contrassegni (Dati in numeri)	2018	2019	2020
Contrassegni Emessi/ Rinnovati ₁	44.769	45.466	38.156
Di cui disabili	3.170	3.684	2.731

Figura 19 – Gestione Contrassegni

La gestione dei contratti di servizio del TPL e della sosta avviene anche attraverso la partecipazione a Cabine di regia. Nel caso della sosta a tali incontri partecipa stabilmente, oltre al Comune di Bologna e all'agenzia per la mobilità SRM, anche la Polizia Municipale.



Progetti

GRI 203-1

Emilio – Il progetto TPGV

Il Trasporto Pubblico a Guida Vincolata è un sistema di trasporto di massa filoviario con guida assistita tra i centri di Bologna e San Lazzaro ed è stato inaugurato ufficialmente il 30 giugno del 2020, con l'attivazione della prima linea San Lazzaro-Piazza XX Settembre il 1° luglio. Sulle linee di nuova realizzazione circolano 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 trasporto pubblico locale su gomma può così contare su nuovi mezzi (in tutto 49) e risulta riqualificato in termini di flessibilità e di fruibilità per i passeggeri, in particolare quelli con ridotta capacità motoria.

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

Il progetto ha, come noto, 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. I mezzi Crealis Neo sono inoltre utilizzati, con modalità ordinarie, sulle linee filoviarie 13 e 14.

Nel corso del 2020 si è anche definito il percorso per la concessione della parte infrastrutturale del progetto, che si è concluso nel 2021 con l'accordo tra la Città Metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna, il Comune di San Lazzaro di Savena, Srm e TPER. L'accordo ha la finalità di coordinare le parti al fine della sistematica gestione a regime dell'infrastruttura e del servizio TPGV, nell'ambito degli indirizzi e dei piani che gli enti territoriali competenti hanno adottato per la mobilità sostenibile nel territorio della Città Metropolitana di Bologna.

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.

Mediante la realizzazione degli interventi previsti, sarà possibile garantire un forte e diffuso sistema di collegamenti su mezzo pubblico ad alimentazione elettrica, che andranno ad integrarsi con i mezzi circolanti sulla prevista rete tramviaria, 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 comporta investimenti complessivi di 255,3 milioni di euro, al netto dell'IVA, e riguarda, sinteticamente:

- > Le fermate del Servizio ferroviario Metropolitano (SFM)
- > Le opere di accessibilità alle fermate SFM
- > Il progetto riconoscibilità Stazioni SFM
- > Il completamento dell'interramento della tratta urbana della linea SFM2 Bologna-Portomaggiore
- > L'ampliamento della rete filoviaria urbana bolognese, con la realizzazione delle opere stradali e di alimentazione elettrica, comprese le sottostazioni, e la fornitura di materiale rotabile filoviario.

Le risorse statali messe a disposizione dalla Legge Obiettivo risultano essere pari a 236,5 milioni di euro.

È attualmente in corso la Project Review di PIMBO, che tiene conto del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) adottato dalla Città Metropolitana e dal Comune di Bologna, nonché delle modifiche normative nel frattempo apportate con la legge 120/2020, come pure degli specifici contenuti della nuova Delibera CIPE 26.11.2020, n. 65.

La citata delibera ha disposto che:

- > Il nuovo soggetto beneficiario/aggiudicatore del finanziamento è individuato nel Comune di Bologna;
- > Il Comune di Bologna potrà continuare ad avvalersi di TPER quale soggetto attuatore delle successive fasi realizzative e degli interventi del medesimo progetto PIMBO;
- > Le funzioni di "stazione appaltante" sono riconosciute in capo a TPER SpA per le fasi preparatorie e realizzative degli interventi sulla rete filoviaria, degli interventi previsti per la realizzazione delle opere per l'integrazione tram-filobus e dell'accessibilità, FER per il progetto di interrimento della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore e per il progetto riconoscibilità delle stazioni del SFM, RFI per gli interventi di completamento delle fermate e delle stazioni del SFM.

Nella Project Review si propone

- > La sostituzione della flotta di veicoli filoviarci full electric, con una flotta di filobus dotati della tecnologia IMC (In Motion Charging). I nuovi filobus, attrezzati per la ricarica in movimento, che avrebbero così la possibilità di compiere tratte molto significative senza necessità di essere collegati al bifilare, utilizzando l'energia elettrica fornita dalle batterie ricaricate durante il percorso sotto linea, adattandosi pertanto alle nuove soluzioni di tracciato fissate dalla Project Review del progetto PIMBO e dal PUMS
- > Vista la nuova configurazione delle filovie di Bologna e in particolare l'utilizzo della tecnologia filoviaria di tipo IMC, la project review prevede di realizzare adeguati impianti di ricarica ai capilinea dei tracciati filoviarci privi di linea aerea. Tali impianti saranno idonei anche

alla ricarica di tipo opportunity degli autobus elettrici in fase di fornitura.

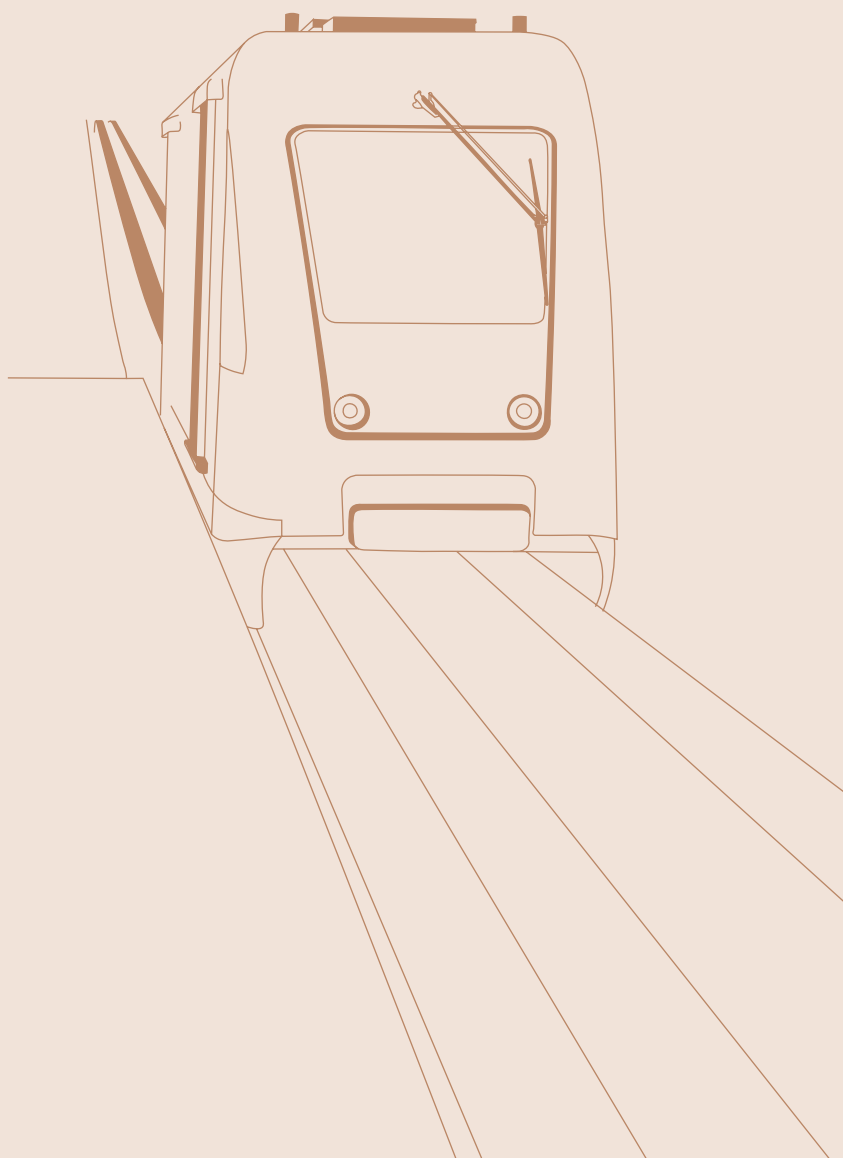
Il progetto People Mover

Il People Mover è la modalità di trasporto scelta dal Comune di Bologna per il Marconi Express, ovvero il collegamento diretto tra la Stazione ferroviaria centrale e l'aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, il cui avvio è avvenuto il 18 novembre 2020.

Il People Mover è un sistema di trasporto di massa a guida vincolata, ad alimentazione elettrica, totalmente automa-

tico (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.

TPER, coinvolta nel percorso di realizzazione dell'opera come azionista di minoranza di Marconi Express, si occupa della gestione del nuovo sistema, sia nella fase di avvio e osservazione sia a regime.



L'INNOVAZIONE

GRI 203-1

TPER ha intrapreso un percorso di applicazione diffusa delle nuove tecnologie informatiche, in un'ottica di rafforzare l'attenzione al cliente e di sviluppo dei sistemi di comunicazione. L'obiettivo consiste nel facilitare l'accessibilità ai molteplici servizi svolti sul territorio, aumentando l'efficacia dell'informazione e il livello di fruizione dei servizi stessi. Il percorso nel campo digitale e nei processi di dematerializzazione dei titoli di viaggio inizia a dare significativi risultati in termini di operatività e di soddisfazione dell'utenza. In particolare, dal 2018 si sono intensificati i lavori volti alla digitalizzazione dei processi operando in due diverse direzioni:

- > Automatizzazione delle procedure interne
- > Dematerializzazione dei sistemi di bigliettazione sia per il TPL che per la sosta

Si segnala nello specifico l'accordo sottoscritto con il Polo archivistico dell'Emilia-Romagna (ParER) relativamente al servizio di conservazione sostitutiva, che consente di archiviare e conservare a norma i documenti digitali strategici per l'azienda.

Di seguito si riportano i progetti innovativi adottati, raggruppati per tipologia.

Interfaccia aziendale e informazioni e agli utenti Open data

Pubblicando i propri dati di interesse pubblico tramite la politica degli open data, TPER è stata tra le prime aziende di trasporto passeggeri in Italia a seguire le linee guida tracciate da UITP, l'associazione internazionale dei trasporti pubblici, per un approccio sempre più aperto ed integrato tra cittadini e city users, da un lato, e fornitori di servizi per la comunità, dall'altro. La scelta di rendere disponibili un gran numero di dati aperti attinenti al proprio servizio ha permesso la creazione di diverse App, fruibili gratuitamente, scaricate in rete da migliaia di persone e che oggi sono molto utilizzate. Ogni giorno circa 50.000 informazioni sui servizi TPER sono fruite via smartphone, telefono o web, quindi in maniera del tutto autonoma, indipendente e comoda.

Sul sito di TPER, alla pagina www.tper.it/TPER-open-data è possibile accedere agli open data messi a disposizione dall'azienda in formato aperto e facilmente leggibile, in modo da facilitare la loro consultazione e incentivarne l'utilizzo in modo creativo.

Le App

Se si vuole sapere quale autobus passa nella strada in cui ci si trova, o a che ora arriverà il bus alla fermata, quali sono le rivendite di titoli di viaggio più vicine, lo stato del traffico sulle strade principali o i giorni e gli orari di pulizia notturna delle strade, le risposte sono nell'articolata offerta delle "App" illustrate sul sito TPER. Si tratta di dieci applicazioni gratuite per dispositivi mobili, sviluppate senza costi per l'Azienda proprio grazie alla scelta in favore degli "open data". A Bologna e Ferrara si è adottata la scelta di Londra: dati aperti e gratuiti, collaborazione con gli sviluppatori e piena disponibilità di App nelle diverse piattaforme (Android, Windows, Apple) scaricabili dagli store.

TPER ha reso disponibile negli store tre applicazioni proprie, fornendo per la prima volta questo genere di servizi all'utenza di tutta la Regione Emilia-Romagna. Chiamatreno, sviluppato in collaborazione con i comitati degli utenti, permette di avere informazioni dettagliate in tempo reale sullo stato dei treni nelle linee gestite da TPER. MUVER permette di acquistare e validare i principali biglietti urbani ed extraurbani, direttamente con lo smartphone Android NFC. ROGER, l'ultima arrivata, è un vero e proprio assistente di viaggio che permette di programmare il proprio percorso, acquistare tutti i titoli di viaggio necessari sia per gli autobus che per i treni, permette di verificare eventuali ritardi in tempo reale, e infine di pagare la sosta in molti comuni della regione (per MUVER e ROGER si presenta un approfondimento nel paragrafo Mobile Ticketing).

Mondo web e mobile

TPER cura l'aggiornamento dei dati e il rilascio di nuove versioni e ne promuove ulteriormente il libero utilizzo, rendendo disponibile l'accesso anche mediante web services per i

dati in tempo reale. Gli sviluppatori che hanno messo a frutto gli open data vedono oggi il loro prodotto, presentato e pronto ad essere scaricato, sul sito di TPER alla pagina <http://www.tper.it/app>, che raccoglie le attuali dieci App. Gli autori vanno da Comune di Bologna e Regione Emilia-Romagna ad un giovane studente bolognese, passando per alcune società specializzate nel campo dell'information technology che hanno deciso di investire le loro competenze per ampliare la gamma dei servizi offerti al loro pubblico, alcune addirittura con l'utilizzo dell'innovativa tecnologia della realtà aumentata.

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. Sono state attrezzate 155 fermate nel bacino di Bologna e 36 nel bacino di Ferrara.

In particolare, sono state effettuate undici nuove installazioni:

- > 4 Imola
- > 2 Pieve Di Cento
- > 3 Argelato
- > 2 Granarolo.

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.

La nuova App ROGER contribuisce a fornire informazioni sui mezzi in arrivo alle fermate e sul livello di capienza, configurandosi come vero e proprio tutor di viaggio, anche considerato che sempre di più utenti utilizzano lo smartphone.

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). In considerazione delle recenti evoluzioni tecnologiche il servizio Chiamatreno è attualmente in dismissione.

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.

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. 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 e che lo richiedono.

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 una media di 10mila sessioni al giorno.

Il portale dei servizi online

Sul portale dei servizi online TPER, all'indirizzo <https://solweb.TPER.it>, che consta di circa 72.000 utenti registrati (privati, aziende e rivenditori TPER) è possibile effettuare operazioni online in maniera semplice e in qualunque momento: ricaricare il proprio abbona-

mento 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, rinnovare i contrassegni a pagamento (sia operativi che per residenti, laddove a pagamento), 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.

Sui parcometri di Bologna un QR Code che dice tutto

Su tutte le colonnine per il pagamento della sosta in città gestite da TPER è presente un QR Code che, se inquadrato, mostra quali sono nei dintorni del parcometro le fermate dei bus con i passaggi in tempo reale e le rivendite di titoli di viaggio.

Acquisto e rinnovo online abbonamenti ai parcheggi di struttura

Da settembre 2020, anche per fronteggiare l'emergenza sanitaria in corso, sul portale clienti <https://solweb.tper.it> è possibile acquistare e rinnovare gli abbonamenti ai parcheggi di struttura gestiti da TPER (oltre 1000 posti auto/moto).

Rispetto alla gestione precedente sono state introdotte alcune funzionalità aggiuntive verso i clienti, come un reminder automatico via email che comunica il cliente l'imminente scadenza dell'abbonamento, oltre ad una gestione accurata delle liste di attesa, laddove presenti. Dall'introduzione di questa nuova modalità sono state completate oltre 1500 operazioni di acquisto o rinnovo di abbonamenti al parcheggio.

Acquisto online di ticket ZTL dematerializzati

Da giugno 2020, oltre che nei punti TPER, sono acquistabili sul portale clienti <https://solweb.tper.it> i ticket dematerializzati per accedere alla ZTL di Bologna. I ticket dematerializzati sostituiscono integralmente dal 31/12/2020 i precedenti titoli cartacei, che da quella data non sono più utilizzabili. Anche questa nuova modalità di gestione va nella direzione sia di dematerializzare servizi sia di contenere gli spostamenti in periodo di emergenza sanitaria in corso.

Da giugno 2020 sono stati acquistati oltre 55.000 ticket.

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.

L'iniziativa, intrapresa nel 2020, prevedeva che ai bambini e alle bambine delle scuole elementari (nati dal 2010 al 2014) venisse inviata una lettera con allegata una tessera contenente l'Abbonamento Urbano per la zona di residenza, mentre per i ragazzi e le ragazze delle scuole secondarie di primo grado è stata data indicazione di richiedere l'abbonamento sul portale <https://rogerapp.it>, per ottenerlo comodamente attraverso l'applicazione ROGER o (in caso non si disponga di uno smartphone), su tessera MiMuovo.

Servizi per chi viaggia

Integrazione tariffaria del trasporto pubblico locale

Già dal 2019 si è completata l'integrazione tariffaria del sistema metropolitano bolognese di mobilità pubblica, come previsto dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e dal Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU). In questo modo si è concluso il processo di integrazione tariffaria, già avviato nel 2018 per i sistemi di mobilità pubblica ferro-gomma (utilizzo combinato di ferrovia e bus urbano nelle città capoluogo), ampliandolo al sistema gomma-gomma (utilizzo, con un unico titolo di viaggio, dei sistemi urbani combinati con i servizi bus urbani/extraurbani) non solo per gli abbonamenti, ma anche per i biglietti di corsa singola.

Nell'ambito di questo nuovo sistema TPER garantisce un incremento degli sconti per gli accordi di mobility management (acquisto di abbonamenti per i dipendenti da parte delle aziende).

L'integrazione tariffaria garantisce al sistema di mobilità metropolitana piena omogeneità con quello del trasporto pubblico urbano bolognese, nella direzione indicata dal PUMS.

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

A novembre 2020 è stato avviato il servizio People Mover con un sistema di ticketing EMV innovativo. 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 emittitrici 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.

Bonus mobilità

Il "Bonus Mobilità" è un incentivo per l'utilizzo del trasporto pubblico o altre forme di mobilità sostenibile alternative all'auto propria, introdotto dal Comune di Bologna a partire 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 del centro storico ai quali progressivamente sarà revocato il contrassegno di accesso alla Ztl, a condizione che non chiedano un nuovo contrassegno: il cittadino avente diritto a tale bonus può esprimere all'ufficio contrassegni o sul portale dei servizi on line di TPER la volontà di beneficiare di tale incentivo ed effettuare una ripartizione dell'importo spettante tra le varie forme di mobilità sostenibile di seguito specificate:

- > Trasporto Pubblico (TPER, Trenitalia): 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.

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.

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, che con specifico accordo a valere per tutto il 2020 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.

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, consentirà, infatti, la convalida ad ogni accesso sui mezzi, l'apertura di tornelli sugli autobus che ne sono provvisti 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 Nuovo). 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.

Per far fronte ai problemi di accessibilità legati alla emergenza sanitaria del covid, è stata introdotta in Roger una nuova funzionalità sul livello di affollamento dei bus: le informazioni in tempo reale dei bus in arrivo ad una fermata selezionata sono arricchiti del dato sul livello di affollamento. Una piccola icona di un bus stilizzato (verde, arancione, rossa) indica che il bus ha diverso livello di riempimento.

Sistema EMV di bigliettazione

Nel corso del 2020 si è proseguito nello sviluppo del progetto del sistema di bigliettazione elettronica prevedendo l’utilizzo della carta di credito con standard bancario EMV contactless. Il sistema consente ai clienti in possesso di carta di credito contactless di accedere al servizio di trasporto utilizzando direttamente la carta senza dover preventivamente acquistare alcun titolo di viaggio. L’attività è finanziata dai fondi regionali POR FESR 2014-2020 e sviluppata in collaborazione con le aziende TEP, START e SETA.

Il nuovo servizio è stato poi avviato nei primi mesi del 2021.

Digitalizzazione nell’organizzazione aziendale

Sistema di videosorveglianza a bordo bus

A fine novembre 2020 si è conclusa l’attività di installazione degli impianti di videosorveglianza iniziata nel corso del 2019 e che ha interessato un totale di 567 bus (299 urbani, 183 suburbani e 85 interurbani).

Il progetto, finanziato da fondi regionali POR FESR 2014-2020, è stato sviluppato in collaborazione con le aziende TEP, START e SETA ed è finalizzato alla riduzione dei borseggi ed atti vandalici a bordo bus aumentando la percezione di sicurezza da parte degli utenti. La dotazione a bordo di ciascun bus prevede unità di registrazione, router 4G/Wi-Fi, sensori di movimento e telecamere sia interne che esterne in numero variabile da un minimo di 3 ad un massimo di 12, a seconda della tipologia dei mezzi.

Nel corso del 2020 è stata affinata e resa pienamente operativa la gestione da remoto di tutti i sistemi presso la Sala Operativa Sicurezza di TPER, che provvede alla configurazione degli apparati, al continuo monitoraggio dello stato dei sistemi di bordo ed al conseguente coordinamento della manutenzione, nonché all’eventuale download delle immagini richieste dagli aventi diritto.

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.

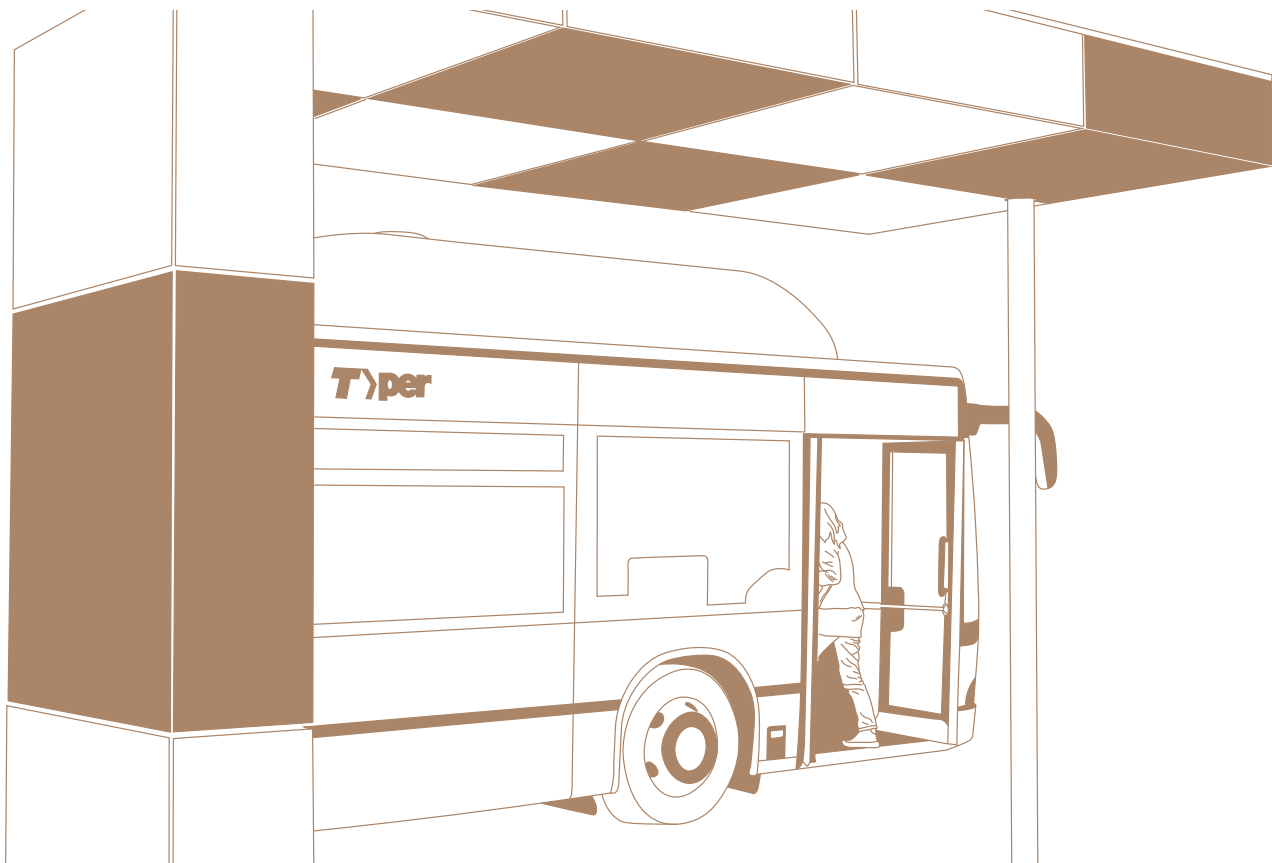
Implementazioni tecnologiche per Smart working

Dal 2019 è stato avviato un progetto di Smart working, al fine di creare le condizioni tecniche e procedurali per poter lavorare da remoto, individuando la soluzione infrastrutturale che consente al lavoratore di utilizzare da casa gli stessi strumenti che si troverebbe sul posto di lavoro. Il progetto ha subito un'accelerazione per consentire a marzo 2020 di porre 230 lavoratori in Smart working, quale conseguenza dell'emergenza sanitaria legata al Covid. Il sistema è stato poi mantenuto per tutto il 2020 ed ha proseguito per il 2021.

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 i seguenti servizi:

- > Info sullo stato di servizio
- > Richiesta turni e scambio turno
- > Richiesta ferie e congedi
- > Disponibilità straordinario
- > Volontario per recupero
- > Altre assenze
- > Visualizzazione richieste e rinunce
- > Comunicazione sciopero.



LA DISTRIBUZIONE DEI TITOLI DI VIAGGIO

GRI 102-2 GRI 102-6

TPER offre ai propri Clienti diverse modalità per l'acquisto dei biglietti e abbonamenti per il servizio di trasporto.

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

Dal 2012 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

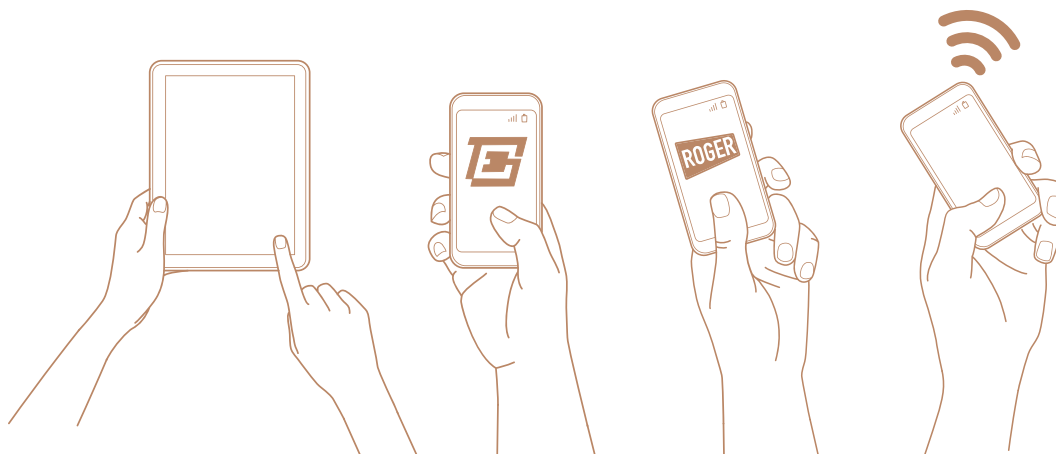
Come regola generale, i titoli di viaggio devono essere acquistati prima di salire a bordo. I biglietti acquistati a bordo sono emessi con sovrapprezzo.

Applicazioni

Con le App MUVER e ROGER è possibile acquistare titoli di viaggio direttamente con lo smartphone.

Sistemi di pagamento EMV

TPER ha adottato il sistema EMV (Europay, MasterCard e Visa), uno standard di pagamento tecnico che garantisce la compatibilità con le carte dotate di chip e i terminali di pagamento in tutto il mondo. Attraverso questo sistema è possibile procedere al pagamento del viaggio in modo più rapido e flessibile e senza l'uso di contanti.



POSIZIONAMENTO DI SETTORE E BENCHMARKING

GRI 102-2 GRI 102-6 GRI 102-7

Il settore di Trasporto Pubblico Locale è gestito in Italia sia da aziende pubbliche che da aziende private. Le aziende pubbliche, insieme a poche altre aziende private, detengono la quasi totalità delle quote di mercato del servizio di trasporto pubblico in ambito urbano e la maggioranza (75%) delle quote di mercato del trasporto in ambito extraurbano.

Al fine di una migliore comprensione del posizionamento di mercato di TPER, nel presente paragrafo vengono riportati alcuni dati chiave del settore, principalmente tratti da una ricerca di ASSTRA, condotta in collaborazione con Ifel (Fondazione ANCI) ed Intesa Sanpaolo del 2020 *“Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale. Dal miglioramento dei risultati gestionali alle sfide del futuro”*. Si precisa che tali dati sono riferiti al 2018.

Il mercato delle Aziende di Trasporto Pubblico Locale impiega 124.300 addetti, offre circa 1,9 miliardi di chilometri vettura annui, trasporta 5,4 miliardi di passeggeri l'anno e genera ricavi per circa 12 miliardi di Euro. Il mercato conta 930 società, di cui 112 partecipate da Pubbliche Amministrazioni. Il settore conta oltre 49.000 mezzi, 1,9 miliardi di vetture / km.

Il trasporto pubblico locale italiano si muove prevalentemente su gomma. Il 91,1% delle imprese campionate eroga infatti esclusivamente questa tipologia di servizio, mentre il numero dei gestori che si occupano soltanto di trasporto su ferro è pari a circa l'1,5% del totale: il dato non è sorprendente, dal momento che nella maggior parte delle Regioni il trasporto ferroviario è gestito da Trenitalia S.p.A., solo in alcune affiancata da altri gestori, come nel caso di TPER in Emilia-Romagna. (Fonte rapporto nazionale monitor trasporti)

Il trasporto pubblico, a livello nazionale nell'Italia ante Covid, costituiva circa il 14,2% degli spostamenti motorizzati, mentre la restante parte (85,8%) veniva effettuato con auto e moto. TPER rientra nella categoria delle aziende pubbliche a partecipazione diretta che svolgono il servizio di trasporto per affidamento in regime di concorrenza, ovvero in seguito a gara. Le politiche tariffarie sono decise in Italia dalle locali agenzie della mobilità in accordo con gli enti locali e in coerenza con i contratti di servizio vigenti a seguito di aggiudicazione di gare. Nelle tabelle seguenti si riporta il dato relativo alle tariffe medie del trasporto pubblico locale. La tariffa media italiana è inferiore rispetto agli altri paesi europei considerati.

CITTÀ	TARIFFA TICKET TPL BIGLIETTO SINGOLO (EURO) – DATI 2020
Amburgo	
Monaco	
Colonia	
Berlino	
Londra	
Barcellona	
Milano	
Parigi	
Lione	
Torino	
Napoli	
Madrid	
Valencia	
Roma	
Bologna (75 min.)	1,5

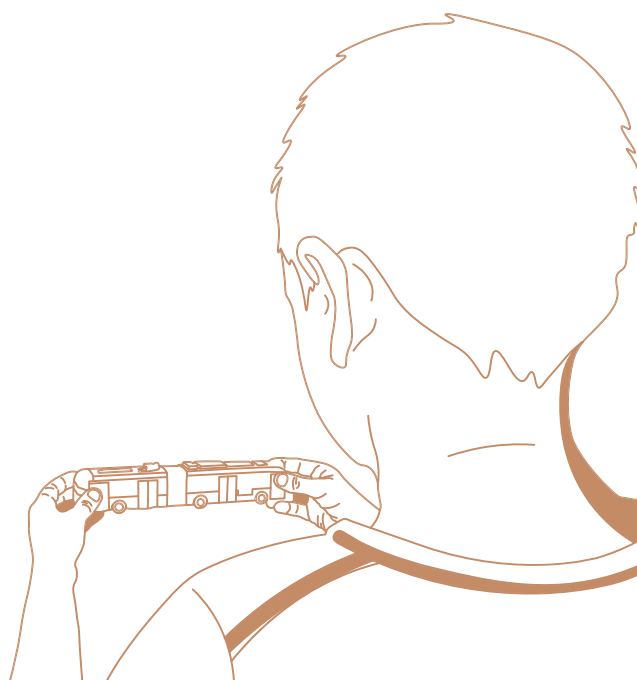
Figura 20 – Confronto biglietto singolo. Elaborazioni su dati ASSTRA, IFEL, Intesa Sanpaolo (2020)

Nella Figura 20 si riporta la tariffa applicata nelle principali città europee, tra cui è stata inclusa anche Bologna per poter fornire un confronto con i valori applicati da TPER. Come si può vedere le tariffe applicate da TPER sono nel punto più basso del range di osservazione, inoltre non si riferiscono alla corsa semplice ma a una durata di 75 minuti.

Per TPER l'importo tariffario di 1,50 euro è inferiore rispetto al dato medio nazionale evidenziato dallo studio. Il dato TPER è da intendersi peraltro come biglietto a tempo, valido per 75 minuti.

CITTÀ	TARIFFA ABBONAMENTO MENSILE (EURO) – DATI 2020
Londra	
Amburgo	
Colonia	
Berlino	
Parigi	
Lione	
Monaco	
Madrid	
Valencia	
Napoli	
Milano	
Torino	
Roma	
Bologna	36

Figura 21 – Confronto biglietto mensile. Elaborazioni su dati ASSTRA, IFEL, Intesa Sanpaolo (2020)





T>per

PIAZZA MALPIGHI
11 14 21 30 61 6

03

I CLIENTI



I CLIENTI

GRI 103-2

Nel settore dei servizi pubblici è centrale la questione della trasformazione da utenti a clienti, ovvero da persone che usufruiscono del servizio pubblico erogato a persone che scelgono proprio quel servizio. L'obiettivo è quello di fornire sempre più voce e consapevolezza al consumatore, con un ruolo quindi attivo nell'erogazione del servizio e del modellamento del servizio stesso secondo le aspettative di qualità da rendere coerentemente con i contratti di servizio esistenti.

Non bisogna tuttavia dimenticare la natura anche sociale del servizio pubblico, ed è pertanto necessario garantire che anche attraverso il corretto dialogo fra regolatori e gestori si riesca a garantire non solo la massima qualità, ma anche il giusto prezzo e servizi anche per ambiti a domanda debole.

TPER ha l'obiettivo di garantire efficienza ed efficacia ai fruitori attuali o potenziali dei servizi offerti, e per questo dialoga con gli organismi che li rappresentano in forma associata, quali associazioni dei consumatori, associazioni ambientaliste, per la tutela di soggetti in condizioni di fragilità. TPER è impegnata nel suo percorso per:

- > Intensificare i canali attraverso i quali fornire informazioni all'utenza e raccogliere i feedback
- > Migliorare la capacità di rispondere alle diverse sollecitazioni.

Il Gruppo TPER ritiene di particolare efficacia il confronto con le associazioni che rappresentano gli utenti e per questo collabora in modo permanente e continuativo con i Comitati Consultivi degli Utenti (previsti per legge come organismo da attivare presso le Agenzie della Mobilità per discutere i temi del trasporto pubblico locale) e con le associazioni che rappresentano gli interessi di particolari categorie di persone, quali le associazioni di volontariato e quelle dedicate in modo specifico a chi è portatore di diversi tipi di disabilità. Con tutti si è operato per un confronto relativo alle scelte fatte negli ultimi anni da parte dell'azienda per migliorare la consapevolezza degli utenti sulle regole e come occasione per raccogliere osservazioni suggerimenti e opinioni da parte degli stessi.

LA QUALITÀ DEI SERVIZI

GRI 103-2 GRI 103-3

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.

ACCESSIBILITÀ

GRI 103-2 GRI 103-3 GRI 416-1

L'accessibilità testimonia la capacità dell'azienda di avere cura per gli utenti che hanno necessità peculiari. Su tutti i servizi offerti da TPER vengono valutati gli impatti sulla salute e sulla sicurezza nell'ottica del miglioramento.

La maggior parte dei mezzi TPER dispone di soluzioni per favorire l'accesso a passeggeri con difficoltà nella deambulazione o a chi accompagna bambini. In particolare, dispongono del pianale ribassato oltre l'80% degli autobus.

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.

Supporto per i viaggiatori a ridotta mobilità

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>).

COMUNICAZIONE, INFORMAZIONE, ASCOLTO

GRI 103-2 GRI 103-3

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

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

GRI 103-2 GRI 103-3 GRI 416-1 416-2

La sicurezza degli utenti del trasporto pubblico è garantita sia da una serie di procedure che consentono la riduzione dei tempi di pronto intervento/soccorso, sia dai notevoli investimenti in dotazioni tecnologiche, effettuati già a partire dalla metà degli anni '90. In particolare, il sistema di telecontrollo (AVM – Automatic Vehicle Monitoring), esteso all'intera flotta aziendale, consente il monitoraggio dei mezzi in servizio e la comunicazione fra Centrale Operativa ed autisti tramite il sistema radio di bordo. Per quanto concerne la gestione delle flotte di veicoli in servizio di trasporto pubblico di linea, le funzionalità di questo sistema consentono l'ottimizzazione dei servizi in caso di eventi perturbanti, garantendo una visione di insieme delle reali condizioni d'esercizio, una migliore definizione delle strategie di eventuali interventi regolatori, la possibilità della centrale operativa di comunicare ai singoli bus o a gruppi di veicoli le conseguenti istruzioni operative. Allo stesso modo, il sistema permette la migliore prevenzione e gestione delle avarie meccaniche ai veicoli in servizio. Il sistema consente inoltre la raccolta automatica di dati preziosi per la pianificazione dei servizi.

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'in-

tesa 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

GRI 103-2 GRI 103-3

In considerazione dell'emergenza Covid nel 2020 non è stata svolta l'indagine di qualità. Il voto medio al servizio nel 2019 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

GRI 103-2 GRI 103-3

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		2018	2019	2020
Totale segnalazioni (Nr)		4.036	4.472	4.996*
*di cui segnalazioni straordinarie per rimborso Covid19				1.595
Segnalazioni complessive ordinarie (escluso Covid)		4.036	4.472	3.401
Di cui	Totale reclamo automobilistico	3.328	3.802	3.359
	Totale reclami ferroviario	708	670	42
In particolare relativi a				
Servizio				
Frequenza o orario non rispettati (Nr)		811	900	343
Corsa non effettuata (Nr)		457	443	220
Personale (Nr)				
Personale scortese		358	348	266
Guida scorretta		214	235	189
Fermata non effettuata		283	292	154
Lotta all'evasione (Nr)		15	28	6
Validazione obbligatoria (Nr)		8	3	8
Segnalazione positiva (Nr)		45	12	3
Tempi medi di risposta ai reclami (giorni)		21	15	13

Figura 22

Le segnalazioni complessive degli utenti sono state 4.996 nel 2020, di cui 4.663 nel settore automobilistico. La principale segnalazione, non presente negli altri anni, riguarda la richiesta di rimborso per abbonamenti per via di un mancato servizio dovuto al lockdown per Covid-19: complessivamente si tratta di 1.595 segnalazioni. Al netto di questo valore le segnalazioni complessive sono 3.401, di cui 3.359 nel settore automobilistico.

È possibile inoltre notare un significativo calo di segnalazioni nel settore ferroviario, che da gennaio 2020 è passato alla partecipata TrenitaliaTper.

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

Il tempo medio di risposta è di 13 giorni.

ETICA, INTEGRITÀ, COMPLIANCE

Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione

GRI 102-16 GRI 102-17 GRI 103-2 GRI 103-3 GRI 205-1 GRI 205-3



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 ASSTRA, l'Associazione di categoria di riferimento. ASSTRA ha definito l'insieme dei valori che l'Associazione e le aziende ad essa associate riconoscono, accettano e condividono e l'insieme delle responsabilità che l'Associazione e le aziende associate assumono verso l'interno e verso l'esterno. 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 previa esecuzione di un'analisi dell'intera struttura organizzativa aziendale e del proprio sistema di controlli interni (c.d. risk assesment), 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 secondo le regole di massima garanzia di autonomia e del ruolo. 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 Legge 190/2012 e del Piano Nazionale Anticorruzione (P.N.A.), con riferimento anche a quanto previsto dalla Legge n.68 del 22 maggio 2015, dalla Legge n. 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 Legge 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 corso dell'esercizio 2020, così come in quelle precedenti oggetto di rendicontazione, non sono stati accertati episodi di corruzione attiva o passiva che hanno coinvolto amministratori o dipendenti di 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 condotte 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 (anche mediante l'inserimento di specifiche clausole all'interno dei contratti conclusi da TPER).

Applicazione linee guida ANAC in materia di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza

TPER è società a partecipazione pubblica non di controllo (ai sensi e per gli effetti del D.lgs. 175/2016) sia per la composizione azionaria sia per aver emesso obbligazioni quotate in mercati regolamentati. In tale sua qualità è esclusa dall'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 legge 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 tenuta alla sola adozione di misure integrative a quelle già adottate ex D.lgs. 231/2001. Nel 2018 TPER ha adottato i 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 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 la valutazione di ★★++.

IL SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATO

GRI 103-2 GRI 103-3

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

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

TPER ha implementato un sistema di gestione integrato della qualità e di tutela ambientale conforme e certificato secondo gli standard UNI EN ISO 9001:2015 e UNI EN ISO 14001:2015. Il sistema di gestione integrato è applicato a tutti i servizi erogati e comprende il servizio di trasporto pubblico locale su gomma nei bacini di Bologna e Ferrara, il servizio di trasporto ferroviario passeggeri regionale, la gestione della sosta a pagamento nel Comune di Bologna e altri servizi a supporto della mobilità.

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 tre delle principali linee TPL urbane di Bologna (Linea 13, 27, 35) e della linea extraurbana 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 06/02/2020. 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 06/02/2020. Lo standard sui Sistemi di Gestione Ambientali si colloca nello scenario delle norme ISO sui Sistemi di Gestione, che ha come primo obiettivo quello di creare una comune “High Level Structure” tra le norme. Lo standard prevede le fasi di pianificazione, esecuzione, controllo e azioni di miglioramento. L'applicazione della norma ISO 14001 definisce i requisiti più importanti per individuare, controllare e monitorare gli aspetti ambientali di qualsiasi Organizzazione che abbia una politica ambientale. I vantaggi immediati dell'adozione di un Sistema di Gestione Ambientale ISO 14001 sono:

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

Salute e sicurezza sul lavoro – ISO 45001:2018

TPER è attualmente certificata secondo la norma UNI ISO 45001:2018 (certificato rilasciato il 19 agosto 2019). La conformità allo standard internazionale assicura l'ottemperanza ai requisiti previsti per i Sistemi di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro. La certificazione ISO 45001 si fonda sulla gestione della salute e della sicurezza sul lavoro e richiede alle Organizzazioni un miglioramento continuo, fornendo così a tutti gli interlocutori la garanzia di conformità alle politiche di sicurezza specificate.

Il nuovo standard ISO 45001 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.

Gli aspetti maggiormente rilevanti del un sistema di gestione della sicurezza 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 del 27% nell'indice di frequenza e del 35% nell'indice di gravità degli infortuni nelle aziende certificate.
- > La certificazione ISO 45001 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 23 (oscillazione del tasso di tariffa per prevenzione). Tra questi interventi, la certificazione secondo lo standard ISO 45001 è quella che permette di ottenere il punteggio massimo per lo sconto sul premio.
- > Determina una maggiore attenzione da parte di tutte le unità organizzative aziendali ai temi della sicurezza, con ricadute positive sull'organizzazione a vari livelli.

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

Nel 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
- > Politica della sicurezza
- > Regolamento per l'accesso agli atti

LA GESTIONE DEI RISCHI

GRI 102-11 GRI 102-15 GRI 103-2 GRI 103-3

TPER ha sviluppato e adottato una metodologia di Risk Assessment per l'individuazione, la valutazione, la gestione e il monitoraggio delle tipologie di rischi. Le diverse funzioni della struttura organizzativa di TPER vengono coinvolte nell'individuazione e nel monitoraggio dei rischi. In tale ambito assumono particolare rilevanza la qualità dei servizi offerti, il controllo delle strutture e degli impianti e la tutela della salute e sicurezza dei dipendenti e dei clienti.

TPER – Il modello di gestione dei rischi

Il modello generale di TPER può essere così sintetizzato, in relazione alle aree di rischio identificate:



I rischi specifici identificati ai quali TPER attribuisce maggiore rilevanza sono di seguito evidenziati. Rispetto a tali rischi vengono riportate, in sintesi, i riferimenti alle principali modalità di gestione, anche mediante rinvii ad altre parti del presente documento e/o documentazione reperibile sul sito web di TPER. La tabella evidenzia inoltre la correlazione tra i principali rischi identificati, le tematiche materiali della presente DNF e gli ambiti di riferimento previsti del D.lgs. 254/2016.

Rispetto alle aree e tipologie di rischio si sottolinea la mappatura e l'inserimento del rischio esterno derivante dalla diffusione della pandemia Covid-19 e conseguente emergenza sanitaria. La manifestazione di tale rischio, a partire dai primi mesi del 2020 ha un impatto rilevante su TPER, che riguarda non soltanto gli aspetti finanziari, la salute e la sicurezza sul lavoro e quella dei clienti, ma anche lo stesso modello operativo di un'azienda di trasporto pubblico urbano come TPER.

Categoria / Descrizione del rischio	Tema materiale sottostante	Ambiti di riferimento D.lgs.254/16	Modalità di gestione
Rischi esterni – di settore			
Concorrenza / Liberalizzazione del settore Rischio riguarda le attività di TPL / Trasporto Pubblico Locale, “regolamentate / in concessione”. La normativa di riferimento, quale parte del processo di recepimento della regolazione EU, ha come obiettivo l’accelerazione del processo di ricorso alle gare per l’affidamento dei servizi.	Governance e condotta etica del business Equilibrio finanziario, creazione e distribuzione di valore economico Intermodalità ed integrazione dei servizi Sviluppo del trasporto pubblico locale – Sviluppo urbano sostenibile e Smart city	Lotta contro la corruzione attiva e passiva Sociale Ambiente	Le linee di indirizzo strategico del Piano industriale TPER prevedono: - Partecipazione a gare per l’affidamento dei servizi di TPL in bacini di interesse (anche fuori dal contesto regionale), sviluppando partnership. - Sviluppo sinergie di gruppo – TPER quale soggetto aggregatore della mobilità. - Sviluppo ulteriori business / diversificazione.
Regolamentare / normativo: norme ambientali Il settore del trasporto è soggetto alle normative in materia ambientale (caratteristiche dei mezzi di trasporto relativamente alle emissioni di CO2 ed altre sostanze inquinanti, di salute e sicurezza). Il quadro normativo di riferimento è soggetto ad 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.	Governance e condotta etica del business Investimenti – innovazione – digitalizzazione Intermodalità ed integrazione dei servizi Sostenibilità e gestione responsabile della catena di fornitura Uso efficiente delle risorse naturali: gestione sostenibile delle risorse ed economia circolare Emissioni e qualità dell’aria – mitigazione impatti climate change Gestione del rumore e delle vibrazioni Sviluppo del trasporto pubblico locale – Sviluppo urbano sostenibile e Smart city	Ambiente	Il rinnovo del Parco Mezzi richiede una convergenza verso i rotabili alimentati da fonti rinnovabili. Il Piano industriale TPER prevede tre principali linee di azione: - Ambito urbano – Investimenti in mezzi ibridi nelle aree urbane di Bologna e Ferrara (specifiche linee di servizio) e mezzi elettrici nelle aree urbane di Bologna, Ferrara e Imola; - Ambito extra-urbano – Valutazione di mezzi a metano liquido e ibridi a metano da immettere all’interno del parco mezzi extraurbano; - Medio-lungo termine – Realizzazione, nel medio lungo termine, di una infrastruttura in grado di consentire l’immissione in servizio di mezzi full electric. Il presidio del rischio in oggetto è rappresentato in primo luogo dal sistema di gestione ambientale certificato secondo lo standard UNI EN ISO 14001:2015 (si veda la specifica sezione della presente DNF).
Ambientali / Eventi naturali Rischi derivanti da eventi naturali / atmosferici avversi e/o accidentali che danneggino gli impianti di rifornimento di metano oppure impianti tecnologici della filovia (alimentazione, Telecom.), degli impianti elettrici e dell’impianto fisso filoviario o le strutture.	Governance e condotta etica del business Emissioni e qualità dell’aria – mitigazione impatti climate change	Ambiente	TPER si è dotata di un modello di controllo per le tematiche afferenti alla protezione degli asset aziendali ed ha adottato processi e procedure di controllo per le tematiche afferenti alla protezione degli asset aziendali e la prevenzione di incidenti.
Rischi Strategici			
Rischio reputazionale I rischi reputazionali sono quei rischi derivanti dalla percezione negativa dell’immagine di TPER da parte di clienti, fornitori, autorità di vigilanza a causa della diffusione all’esterno di notizie pregiudizievoli. TPER risulta essere esposta a questo tipo di rischi, per la natura dei servizi offerti.	Governance e condotta etica del business Immagine – reputazione / Relazioni con clientela e territorio Sostenibilità e gestione responsabile della catena di fornitura Gestione, formazione e sviluppo competenze risorse umane	Lotta contro la corruzione attiva e passiva Diritti umani Sociale Ambiente Personale	TPER gode di buona reputazione per la qualità del servizio offerto e per gli sforzi nell’implementazione di migliorie profuse. Il Gruppo è attivo nel continuo miglioramento della sicurezza fisica dei dipendenti, dei passeggeri e nella percezione della stessa. Inoltre, sono presenti strutture e procedure adibite alla raccolta e gestione dei reclami e servizio assistenza clienti. Solidità/problem solving

Categoria / Descrizione del rischio	Tema materiale sottostante	Ambiti di riferimento D.lgs.254/16	Modalità di gestione
Pandemia Covid-19 Il rischio, di carattere esterno, derivante dalla situazione di emergenza sanitaria Covid-19 ha impatti rilevanti e trasversali su TPER relativamente a: Performance finanziaria Modello di business ed operativo di gestione dei servizi di TPL Salute e sicurezza sul lavoro Salute e sicurezza dei clienti -	Equilibrio finanziario, creazione e distribuzione di valore economico Investimenti – innovazione -digitalizzazione Accessibilità – qualità e digitalizzazione dei servizi Intermodalità ed integrazione dei servizi Sicurezza clientela (Security & Safety) Gestione, formazione e sviluppo competenze risorse umane Ambiente di lavoro: diversità, inclusione, welfare aziendale e conciliazione vita-lavoro Salute e sicurezza sul lavoro	Sociale	Con l'emergenza Covid, TPER si è da subito attivata per dare piena attuazione alle regole definite a livello nazionale e locale, ma ha anche avviato un lavoro di maggiore approfondimento per analizzare ulteriormente i temi della sicurezza nei confronti del proprio personale e degli utenti dei servizi erogati. Oltre alla normale verifica che riguarda tutte le aree aziendali, l'area che ha richiesto una specifica maggiore attenzione è quella dei mezzi di trasporto, con l'obiettivo di contenere i rischi effettivi per i passeggeri e per il personale di guida e di controllo. In seguito anche a specifici studi l'azienda ha adottato dei protocolli per gestire il rischio infettivo, definendo specifiche verifiche e azioni per: - Aerazione - Igiene e sanificazione superfici - Tutela personale di guida Sono state attivate inoltre tutte le azioni intese a garantire il lavoro agile.
Rischi Finanziari			
Rischi economici I rischi di natura economico-finanziaria specifici riguardano - Ritardi / pagamenti corrispettivi Contratti di Servizio - Adozione da parte della Regione di politiche di tariffazione non favorevoli, con conseguente riduzione dei ricavi - Tagli ai trasferimenti Stato-Regione Complessivamente tali rischi riguardano liquidità, credito e mercato.	Equilibrio finanziario, creazione e distribuzione di valore economico	Lotta contro la corruzione attiva e passiva Sociale Ambiente	La pianificazione economica e finanziaria è il primo strumento strategico per il controllo delle risorse da reperire ed impiegare a sostegno dell'attività aziendale. Un'adeguata gestione delle relazioni con i finanziatori garantisce la puntuale disponibilità della liquidità necessaria all'impresa. TPER monitora l'equilibrio della struttura finanziaria (investimenti e circolante con mezzi propri e finanziamenti a lungo termine e finanziamenti a breve termine), identificando per le specifiche esigenze le controparti adeguate.

Categoria / Descrizione del rischio	Tema materiale sottostante	Ambiti di riferimento D.lgs.254/16	Modalità di gestione
Rischi operativi			
Health Safety and Environmental			
Sicurezza rete trasporto Rischio operativo che comprende: Sicurezza fisica mezzi e impianti Danni da eventi esterni e dei danni accidentali ai passeggeri e ad altri cittadini	Investimenti – innovazione -digitalizzazione Accessibilità – qualità e digitalizzazione dei servizi Intermodalità ed integrazione dei servizi Sicurezza clientela (Security & Safety) Sostenibilità e gestione responsabile della catena di fornitura Gestione del rumore e delle vibrazioni	Diritti umani Sociale	Ambito della sicurezza nei trasporti è altamente e dettagliatamente normato, a livello nazionale e comunitario. La prima garanzia di sicurezza è data dal buon mantenimento dei beni, cioè da una corretta e regolare manutenzione I rischi sono 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.
Salute e sicurezza sul lavoro Il rischio si riferisce in particolare a: - Infortuni o lesioni per il personale dei depositi, strutture e uffici ed il personale impiegato nel servizio di trasporto automobilistico (merci e passeggeri su rotaia) - Aggressione da parte di terzi ai danni degli accertatori	Investimenti – innovazione – digitalizzazione Sostenibilità e gestione responsabile della catena di fornitura Gestione, formazione e sviluppo competenze risorse umane Salute e sicurezza sul lavoro Gestione del rumore e delle vibrazioni	Diritti umani Personale	Il presidio del rischio in oggetto è rappresentato in primo luogo dal Sistema di gestione Salute e sicurezza certificato – UNI ISO 45001:2018. Si veda al riguardo quanto riportato nelle specifiche sezioni del presente documento.
Compliance			
TPER opera in settore sottoposto ad una rigida regolamentazione a livello nazionale, di Unione Europea ed internazionale. Il trasporto pubblico locale è inoltre sottoposto ad una serie di normative anche a livello locale e regionale. I rischi si riferiscono alle possibili conseguenze derivanti dal mancato rispetto del complesso di norme e regolamenti a cui TPER è soggetta.	Governance e condotta etica del business Sicurezza dei dati / Cyber security e privacy Sicurezza clientela (Security & Safety) Sostenibilità e gestione responsabile della catena di fornitura Gestione, formazione e sviluppo competenze risorse umane Salute e sicurezza sul lavoro Gestione del rumore e delle vibrazioni	Lotta alla corruzione attiva e passiva Rispetto dei diritti umani	Il rispetto delle norme è parte integrante dei processi decisionali. TPER ha adottato 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) Sistema gestione ISO 37001:2016 in materia di 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). Previste verifiche periodiche di conformità, anche rispetto alle pratiche autorizzative.

Figura 23 – Mappatura dei rischi

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 è recepito ed utilizzato ai diversi livelli governativi e nella prassi agli ambiti inerenti alla tutela e la salute dei consumatori, il principio afferma che *“al fine di proteggere l'ambiente, l'approccio precauzionale deve essere ampiamente 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

GRI 206-1 GRI 307-1 GRI 416-2 GRI 417-2 GRI 417-3 GRI 419-1 GRI 207-1
GRI 207-2 GRI 207-3 GRI 207-4

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 2020 pratiche della stessa natura.

Il rispetto delle norme ambientali

Non sussistono contenziosi in materia di violazioni delle norme di tutela ambientale, ad eccezione di un procedimento riguardante – pur nella limitatezza e peculiarità del ruolo di TPER nella vicenda – un'infrastruttura locale in riferimento alla rumorosità nell'utilizzo di alcuni mezzi rotabili.

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 non si sono verificati episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza o in materia di informativa e/o attività di marketing sui servizi di trasporto.

Trasparenza fiscale

Approccio alla fiscalità

L'approccio alla fiscalità Tper è conforme alle disposizioni contenute nel “Codice Etico” adottato dal Gruppo. Tper, tenuto conto delle caratteristiche del proprio modello di business e presenza territoriale delle società controllate non ha definito una specifica strategia fiscale. Il management impronta i propri comportamenti ai principi di onestà e legittimità e rispetta, anche nell'approcciarsi alla fiscalità, le disposizioni legislative e regolamentari

in materia di imposte vigenti. In nessun caso Tper persegue o realizza il proprio interesse in violazione di leggi fiscali.

L'obiettivo di Tper in relazione alle imposte 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 in sussistenza dubbi interpretativi.

Governance fiscale, controllo e gestione del rischio

In materia di propensione di Tper verso il rischio fiscale si evidenzia come, nel determinare il trattamento fiscale di una particolare transazione o attività adotta scelte e interpretazioni fiscali ragionevoli, fondate e motivate.

Qualora si dovessero manifestare particolari ed eventuali rischi in relazione all'interpretazione di normative fiscali complesse, tali rischi vengono identificati e analizzati internamente e con il supporto di qualificati consulenti fiscali.

Tper è soggetto a vigilanza da parte del Collegio Sindacale e controllo da parte di società di revisione indipendente.

Relazioni con le autorità fiscali (stakeholder)

Tper garantisce, in conformità alle disposizioni contenute nel "Codice Etico", l'osservanza alle disposizioni di legge applicabili, dei principi di trasparenza, onestà e correttezza nei rapporti con le autorità fiscali dei paesi in cui opera. La gestione di rapporti con le autorità fiscali sono riservate esclusivamente alle funzioni aziendali a ciò preposte.

Tper non influenza, neanche tramite terzi, impropriamente le decisioni delle autorità fiscali. Al contrario, mira a mantenere relazioni aperte e costruttive con tutte le autorità fiscali competenti e a risolvere qualsiasi controversia in spirito collaborativo, anche per il tramite di strumenti deflattivi del contenzioso.

In casi di particolare incertezza sul trattamento fiscale applicabile a questioni rilevanti, Tper valuta la possibilità di utilizzare gli strumenti per conoscere in anticipo la posizione delle autorità fiscali competenti.

Tper non è ad oggi soggetto alla disciplina del c.d. country-by-country reporting di cui all'articolo 1, commi 145 e 146, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 e alla direttiva 2016/881/UE del Consiglio, del 25 maggio 2016, recante modifica della direttiva 2011/16/UE, nonché alle relative disposizioni attuative.

Si rinvia al bilancio consolidato del Gruppo Tper per l'informativa in materia di dati economici e finanziari in materia di imposte.

Cyber security e tutela della Privacy

In materia di tutela della privacy 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 della Privacy è assicurato tramite il costante aggiornamento delle normative e delle policy. Nel corso del 2020 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 sulla privacy 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 della Privacy (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.

Non si sono verificati episodi di data breach nel corso del 2020.

LA GESTIONE RESPONSABILE DELLA CATENA DI FORNITURA

GRI 102-9 GRI 103-2 GRI 103-3 GRI

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, che TPER porta a conoscenza dei fornitori, attraverso le iniziative previste nel programma di comunicazione e diffusione del medesimo. Nei contratti di lavori, servizi e fornitura sono inserite specifiche dichiarazioni del Contraente in ordine alla conoscenza dei principi contenuti nel Codice e all'assunzione dell'obbligo di rispettare tali principi, oltre all'assunzione dell'obbligo di rispettare i principi conseguenti alla Certificazione 37001 conseguita da TPER.

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 attraverso la Funzione Gare e Acquisti. 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. Le procedure di selezione prevedono l'uso del portale gare dove gli Operatori Economici si attestano in base alle varie categorie merceologiche e fasce di importo. Sono pubblicati gli esiti delle procedure.

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, nel rispetto di quanto previsto dalle norme:

- > 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 la norma lo consenta, e valuta in questo caso l'offerta a minore impatto economico
- > L'aggiudicazione all'offerta economicamente più vantaggiosa, criterio che costituisce la regola. In questo caso si prendono in considerazione gli aspetti tecnici ed economici dell'offerta.

Al di sotto delle soglie individuate 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. Per queste tipologie di affidamento si utilizza un sistema di qualificazione, sempre aperto, della durata triennale. Gli Operatori qualificati sono invitati a presentare offerta.

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. TPER ha inoltre adottato un Regolamento interno per l'affidamento di incarichi professionali, improntato agli stessi obiettivi di efficienza, trasparenza e agevolazione della concorrenza.

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.

Nei capitolati relativi a gare di lavori, servizi e fornitura sono richiamate le certificazioni ambientali conseguite da TPER nonché l'obbligo per i contraenti di rispettare le normative ambientali relative all'oggetto del contratto.

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.

Dal 2018 è stato implementato un portale per lo svolgimento delle Gare Elettroniche. Nello specifico il Portale Appalti è utilizzato per la costituzione dell'albo operatori per Lavori, Servizi e Forniture e per la gestione delle procedure di gara elettroniche. Tale piattaforma fornisce anche il servizio per la pubblicazione degli affidamenti in conformità alla legge 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 di TPER.





04

SOSTENIBILITÀ ECONOMICA



VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO

GRI 201-1 GRI 201-4

Di seguito si riportano i risultati di bilancio del Gruppo.

MIGLIAIA DI EURO	2020	2019
Ricavi	220.561	311.812
Servizi linea TPL	180.915	202.605
Servizi linea ferrovia	26.521	92.273
Parcheggi e car sharing	13.125	16.934
Altri proventi	52.350	16.859
Costi operativi	234.157	289.154
Costo del personale	107.439	131.921
Costo per servizi	81.285	99.566
Materie prime e materiali	33.934	44.719
Godimento beni di terzi	7.258	7.997
Altri costi operativi	4.240	4.952
Ammortamenti	21.070	22.487
Ammortamenti attività materiali	15.423	16.190
Ammortamenti attività immateriali	1.183	1.104
Ammortamenti attività per diritti d'uso	4.464	5.193
Svalutazioni / (ripristini) di valore	1.158	1.798
Variazione dei fondi per accantonamenti	12.168	6.104
Risultato operativo	4.358	9.127
Proventi finanziari	983	501
Dividendi	0	0
Altri proventi finanziari	983	501
Oneri finanziari	2.555	2.428
Oneri da prestiti obbligazionari	1.988	1.978
Oneri da finanziamenti	115	82
Altri oneri finanziari	452	368
Totale proventi / (oneri) finanziari	(1.572)	(1.927)
Quota dell'utile / (perdite) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	(831)	66

Risultato prima delle imposte	1.955	7.266
Oneri fiscali	(1.600)	313
Imposte correnti sul reddito	2.393	1.102
Imposte anticipate e differite	(3.993)	(789)
Risultato netto d'esercizio	3.555	6.954
di cui:		
Utile di pertinenza del Gruppo	3.615	6.871
Utile di pertinenza di Terzi	- 61	83

Figura 24 – Bilancio del Gruppo

Con riferimento al valore distribuito ai sensi del GRI 201-1 nell'anno 2020, in cui si considerano azionisti, personale, fornitori e pubblica amministrazione, si evidenzia come il 40% del valore sia destinato ai dipendenti, il 59% ai fornitori, l'1% agli azionisti.



Figura 25 – Valore distribuito

Ampliando l'analisi per considerare tutti gli impieghi di TPER, considerando nello specifico tutti i costi del conto economico consolidato e l'utile societario, è possibile evidenziare che il 35% 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 52% del valore distribuito (include materie prime, servizi, godimento beni di terzi e altri costi), mentre il 7% del valore è destinato alla ricostruzione del capitale investito (ammortamenti). Quote minori sono destinate ai finanziatori per la remunerazione del credito.

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.

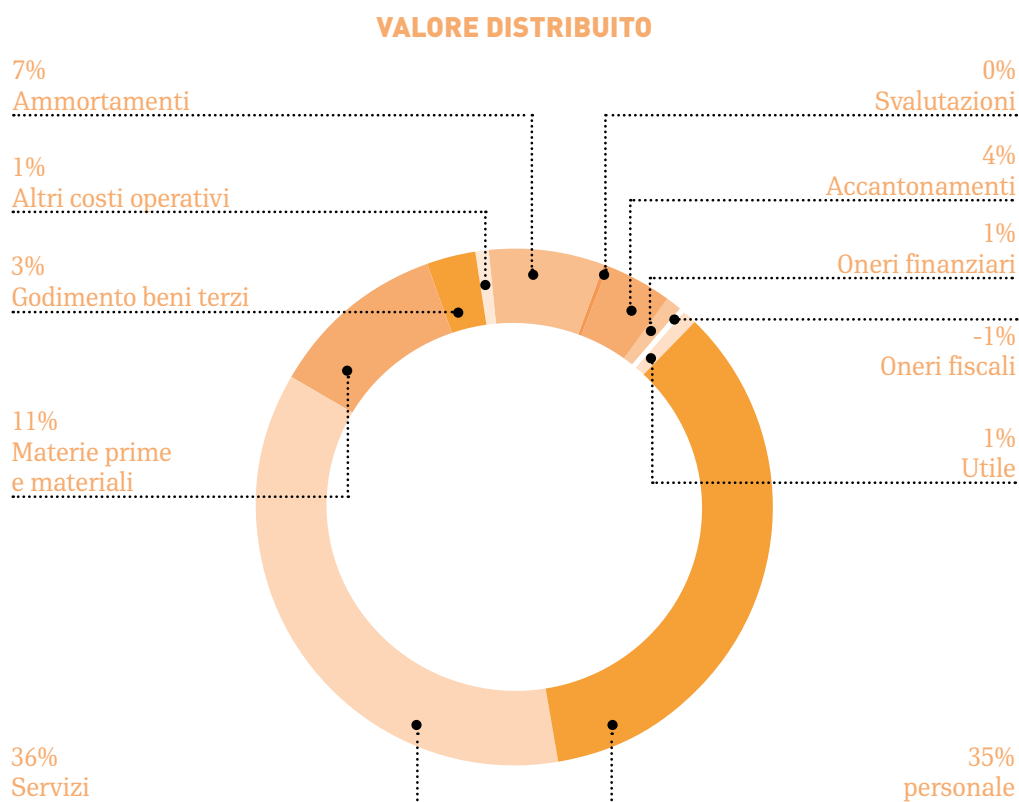


Figura 26 – Distribuzione valore

CONTRIBUTI PUBBLICI

Nel corso dell'esercizio 2020 TPER ha ricevuto contributi in conto impianti a fronte degli investimenti effettuati per 36,8 milioni dalla Regione Emilia-Romagna, per 1,6 milioni dal MIT, 3,8 milioni da SRM, 1,1 milioni da AMI e 0,4 milioni dal comune di Bologna. In parte corrente TPER ha ricevuto circa 1,7 milioni di euro dall'Agenzia delle Dogane (accise per gasolio da autotrazione), 0,3 milioni e 8,1 milioni da SRM e AMI per migliorare qualità e sicurezza TPL per prevenzione e contenimento contagio Covid19 e come ristori pubblici per mancati ricavi Covid-19, circa 12,8 milioni dalle agenzie della mobilità SRM e AMI come contributo per i maggiori costi del CCNL. Si segnalano inoltre i seguenti ulteriori contributi.

IMPORTO (EURO)	ENTE EROGANTE	CAUSALE
11.366	MIT	MIT contributo per la formazione DM 570/2017
557.016	MIT	MIT contributo norma merci Decr.Dir. 61 29/12/2016
1.176	INPS	CIGO
12.977	INPS	FIS Covid
28.297	Agenzia Entrate	Credito di imposta per sanificazioni e DPI anti Covid-19
16.340	Banca del Mezzogiorno	Garanzia fondo su sez.spec. art. 56 DL 17/03/2020

Figura 27

GLI INVESTIMENTI

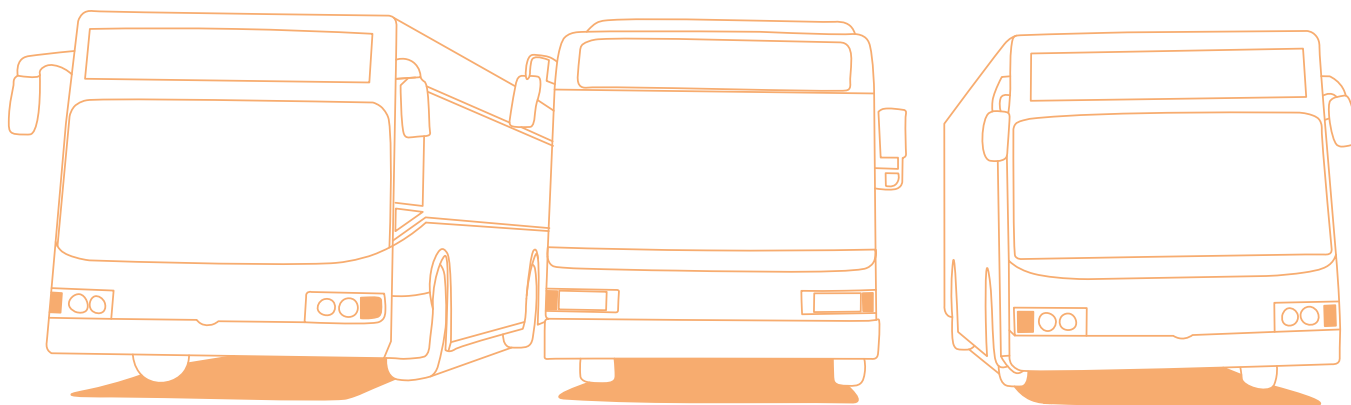
GRI 203-1

Il Piano investimenti di TPER per il periodo 2020-2022 riguarda l'acquisto di nuovi mezzi 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 rispondono a obiettivi locali nazionali e internazionali in materia di sviluppo sostenibile. Infatti in linea con gli obiettivi della Regione e dei PUMS delle città di Bologna e Ferrara, TPER ha definito uno scenario di investimento che tenga conto dei seguenti obiettivi:

- > Riduzione dell'età media del parco mezzi
- > Riduzione delle emissioni attraverso l'acquisto di mezzi ecologici e la rottamazione dei mezzi più inquinanti
- > Ulteriore progressiva introduzione di mezzi elettrici sul servizio urbano, anche mezzi a batteria con parallela realizzazione di impianti di ricarica nei depositi e presso i capolinea
- > Ricerca di mezzi ambientalmente compatibili anche per il servizio suburbano ed extraurbano, vale a dire mezzi ibridi a metano e mezzi extraurbani a metano liquido, con parallela realizzazione di impianti per il rifornimento di metano liquido
- > Ulteriore e più sostenuto sviluppo del servizio filoviario bolognese, anche grazie ai finanziamenti del progetto PIMBO, tecnologia più matura rispetto ai mezzi elettrici a batteria, in coerenza con le ipotesi di futuro sviluppo organico e complessivo della rete urbana
- > Valutazioni su possibili sviluppi ed impieghi della tecnologia di trazione ad idrogeno.

Per quanto riguarda i mezzi elettrici a batteria, il piano prevede l'acquisto di mezzi e la realizzazione di impianti di ricarica per l'avvio solo su alcune linee urbane. L'approccio allo sviluppo graduale e progressivo consentirà di testare le innovazioni tecnologiche, monitorando al contempo le forti dinamiche del mercato dovute agli ingenti investimenti in ricerca e sviluppo sulle tecnologie elettriche a ricarica, in modo da poter poi potenziare ed indirizzare in maniera più consapevole gli investimenti in linee elettriche negli anni successivi, quando ci si aspetta una maggiore maturità di questi sistemi di alimentazione, scelte più nette da parte dei fornitori sulle tecnologie di ricarica, migliori prestazioni delle batterie dei mezzi e dei sistemi di ricarica.



INVESTIMENTO	Importo (Milioni di Euro)	Obiettivi PSM, PUMS (Bacini di Bologna e Ferrara), Agenda per lo sviluppo sostenibile, Patto per la Mobilità, PTM, PAESC	Obiettivi sviluppo sostenibile Nazioni Unite
Impianti diversi (capolinea, allacciamenti, etc.)	2,18	Valorizzazione della città e mobilità accessibile e sostenibile	- Costruire un'infrastruttura resiliente, promuovere l'innovazione e una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile - Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili - Adottare misure urgenti per combattere il cambiamento climatico e le sue conseguenze
Crealis	3,64	- Tutela del territorio (qualità dell'aria e cambiamenti climatici), valorizzazione della città e mobilità accessibile - Adattamento ai cambiamenti climatici - Mobilità urbana sostenibile - Qualità dell'aria	
Investimenti metano liquido	6,14		
Investimenti settore elettrico	7,65		
Manutenzioni straordinarie	3,30		
Mezzi diesel	16,45		
Mezzi elettrici	16,00		
Mezzi ibridi – diesel	11,06		
Mezzi metano	39,98		
Pimbo	6,00	- Bologna metropolitana: posizionamento e Governance - Una destinazione turistica autentica - Bologna Hub regionale: lo sviluppo economico e il ruolo dei grandi poli funzionali e produttivi	
Investimenti IT e ammodernamento AVM	3,60	Mobilità sostenibile	Promuovere l'innovazione
Bigliettazione EMV	2,67		

Figura 28 – Investimenti previsti

Tra gli investimenti in Information Technology sono compresi investimenti per la video sorveglianza dei bus, per l'installazione di fermate intelligenti, per l'ammodernamento dei sistemi AVM. Sono inoltre previste risorse per il progetto di bigliettazione EMV. Non rientrano nel periodo di riferimento del piano industriale, ma sono già oggetto di studio e programmazione, anche investimenti nel settore dei mezzi alimentati a idrogeno e mezzi ibridi a metano.



ANALISI DELL'IMPATTO ECONOMICO SUL TERRITORIO

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)

GRI 203-2 GRI 204-1

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 35% della spesa TPER per costi operativi (analizzate aziende per costi complessivi pari a circa 53,7 milioni, di cui 1,9 milioni di euro per godimento beni di terzi, 24,6 milioni di euro per materie prime e 27,3 milioni di euro per servizi). Lato investimenti, sono stati considerati fornitori per il 66% dei costi per investimenti. Complessivamente sono stati analizzati i bilanci delle prime 220 aziende per spesa, di cui 197 fornitori per la gestione operativa, con un importo di spesa superiore a 25mila euro. Dall'analisi sono state escluse, oltre ai fornitori con importi di spesa inferiori ai 25mila euro, le società del consolidato (MAFER, Dinazzano Po, TPB, HERM, OMNIBUS, SST, TPF) e il Comune di Bologna. I fornitori classificati nella categoria IFRS 16 sono stati considerati nella categoria costi operativi.

Distribuzione dei fornitori

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, per un valore complessivo di circa 73,4 milioni di euro, di cui 53,7 per costi operativi.

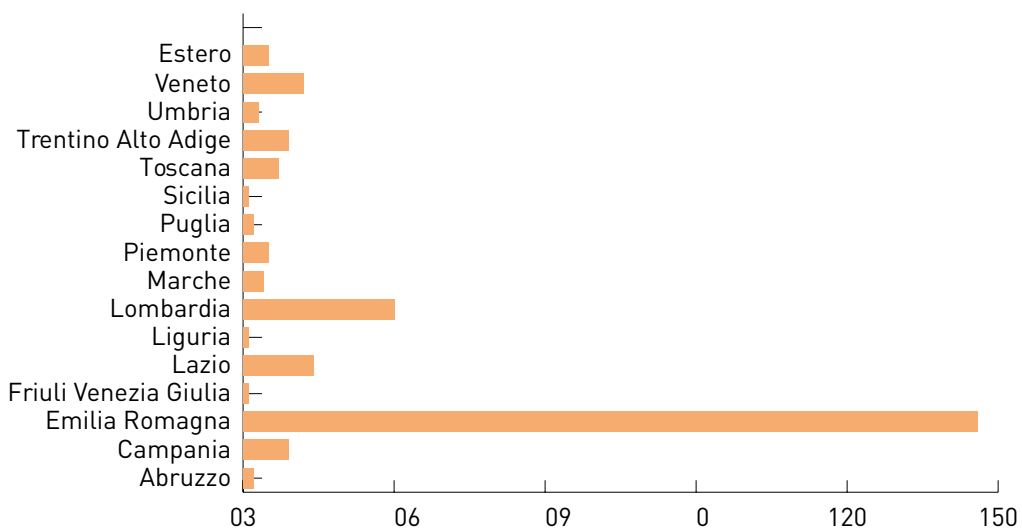


Figura 29 – Distribuzione imprese sul territorio - costi operativi (per numero di imprese)

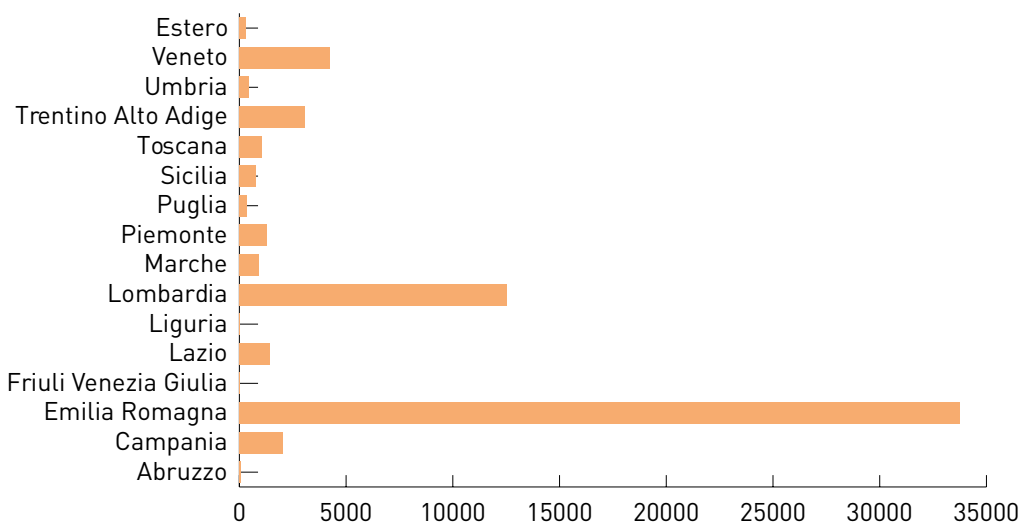


Figura 30 – Distribuzione imprese sul territorio - costi operativi (per importi di Spesa)

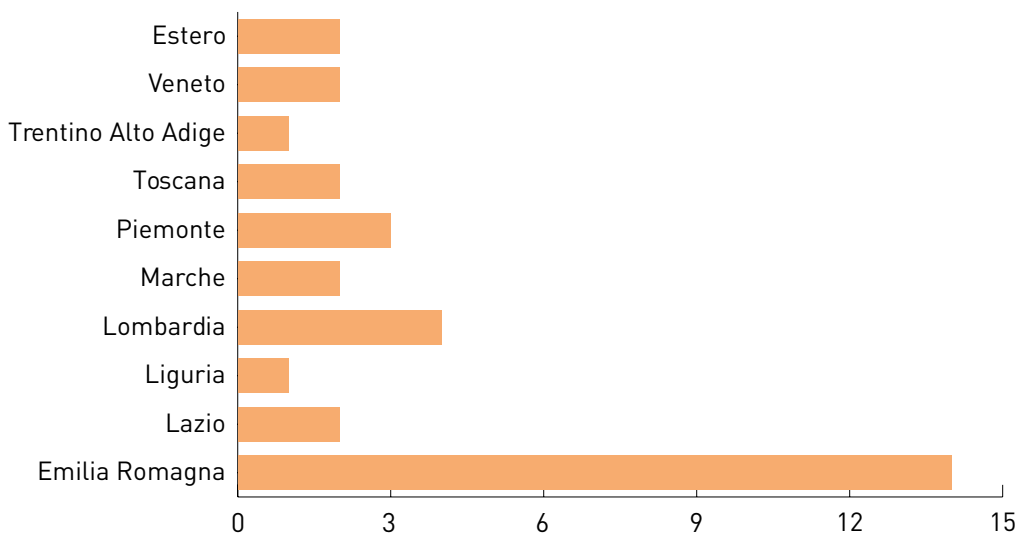


Figura 31 – Distribuzione imprese sul territorio - investimenti (per numero di imprese)

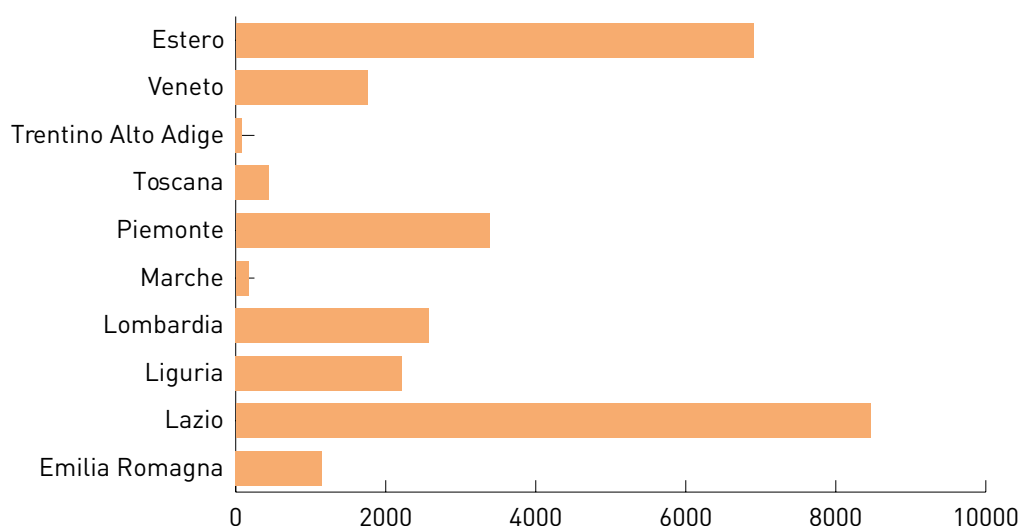


Figura 32 – Distribuzione imprese sul territorio - investimenti (per importi di spesa)

Molti fornitori operativi sono sul territorio regionale (intesi come fornitori locali) sia per numero (circa il 52% del campione analizzato) che per importo di spesa (circa il 38% del campione). Per gli investimenti la distribuzione delle imprese cambia: è localizzato nel territorio regionale e si configura come fornitore locale circa il 5% del campione, per una spesa poco superiore all'1%.

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.

Impatto diretto

L'impatto diretto indica valore aggiunto, oneri fiscali e numero dipendenti riferiti al gruppo TPER.

	VALORE AGGIUNTO VA (000EURO)	ONERI FISCALI (000EURO)	NUMERO DIPENDENTI (NUM)
2020	146.576	-1.598	2.486
2019	171.437	313	2.802
2018	164.885	1.673	2.717

Figura 33 – Impatto diretto TPER su valore aggiunto, oneri fiscali e personale

Con riferimento all'incidenza fiscale, nel 2020 le imposte correnti sono pari a 2,4 milioni, compensate però da imposte anticipate e differite per 4 milioni. Per questo motivo il valore risulta negativo.

Impatto indiretto (prima linea fornitori)

L'impatto indiretto calcola l'impatto del "cliente TPER" su una selezione di fornitori (prima linea fornitori) considerati più significativi e selezionati in base all'importo complessivo di spesa sostenuta da TPER, per poi riproporzionare i valori a tutti i fornitori.

Il dato è riportato con un dettaglio fra fornitori ordinari e per investimenti.

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
Totale	51.601	1.899	830

Figura 34 – Impatto indiretto TPER su valore aggiunto, oneri fiscali e personale

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
Totale	41.584	1.449	683

Figura 35 – Impatto indiretto anno 2019

2018	INCIDENZA VA (000EURO)	ONERI FISCALI (000EURO)	NUM DIPENDENTI (NUM)
Da gestione ordinaria	42.721	1.201	736
Da gestione investimenti	5.481	378	55
Totale	48.202	1.579	791

Figura 36 – Impatto indiretto anno 2018

Impatto indotto

L'impatto indotto tiene conto della seconda linea di fornitori. Non essendo possibile ottenere queste informazioni, il calcolo è effettuato in via parametrica, ovvero come percentuale dell'impatto indiretto complessivo. Come già anticipato, la percentuale utilizzata è pari al 5%.

2020

INCIDENZA VA (000EURO)	ONERI FISCALI (000EURO)	NUM DIPENDENTI (NUM)
2.580	95	41

Figura 37 – Impatto Indotto TPER su valore aggiunto, oneri fiscali e personale

2019

INCIDENZA VA (000EURO)	ONERI FISCALI (000EURO)	NUM DIPENDENTI (NUM)
2.079	72	34

Figura 38 – Impatto Indotto anno 2019

2018

INCIDENZA VA (000EURO)	ONERI FISCALI (000EURO)	NUM DIPENDENTI (NUM)
2.410	79	40

Figura 39 – Impatto Indotto anno 2018

Valore esteso TPER

Di seguito, per ciascun indicatore considerato (valore aggiunto, oneri fiscali e occupazione) si riporta il trend degli ultimi 3 anni.

INCIDENZA VA (000EURO)	2018	2019	2020
Diretto	164.885	171.437	146.576
Indiretto ordinario	42.721	37.643	45.803
Indiretto investimenti	5.481	3.941	5.798
Indotto	2.410	2.079	2.580
Totale valore esteso	215.497	215.100	200.757

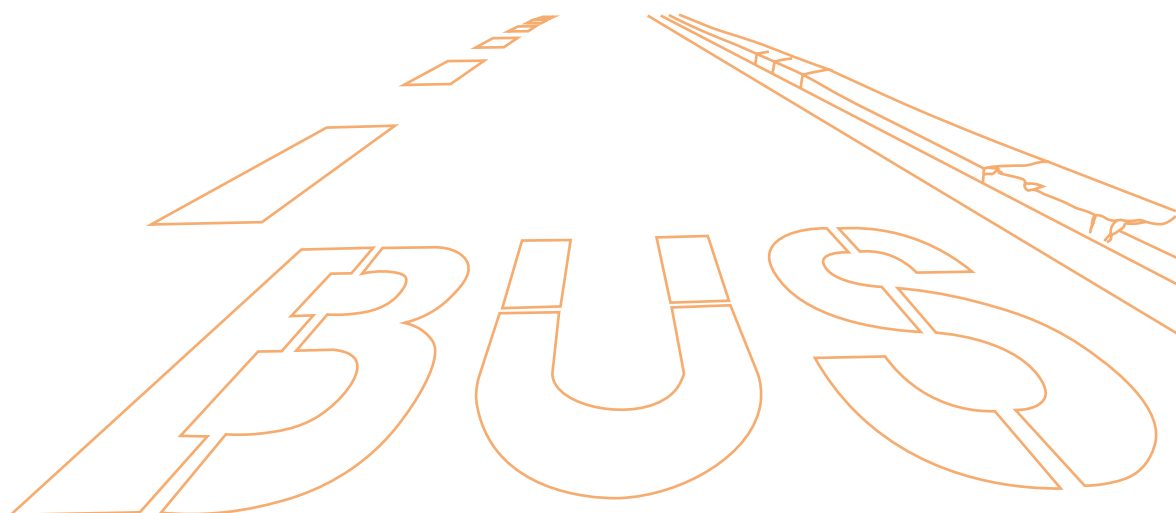
Figura 40 – Valore esteso TPER 2018, 2019 e 2020, Valore aggiunto

INCIDENZA ONERI FISCALI (000EURO)	2018	2019	2020
Diretto	1.673	313	1.598
Indiretto ordinario	1.201	1.336	1.606
Indiretto investimenti	378	113	293
Indotto	79	72	95
Totale valore esteso	3.331	1.834	396

Figura 41 – Valore esteso TPER 2018, 2019 e 2020, Oneri fiscali

NUM DIPENDENTI (NUM)	2018	2019	2020
Diretto	2.717	2.802	2.486
Indiretto ordinario	736	639	757
Indiretto investimenti	55	44	72
Indotto	40	34	41
Totale valore esteso	3.547	3.519	3.357

Figura 42 – Valore esteso TPER 2018, 2019 e 2020, Personale



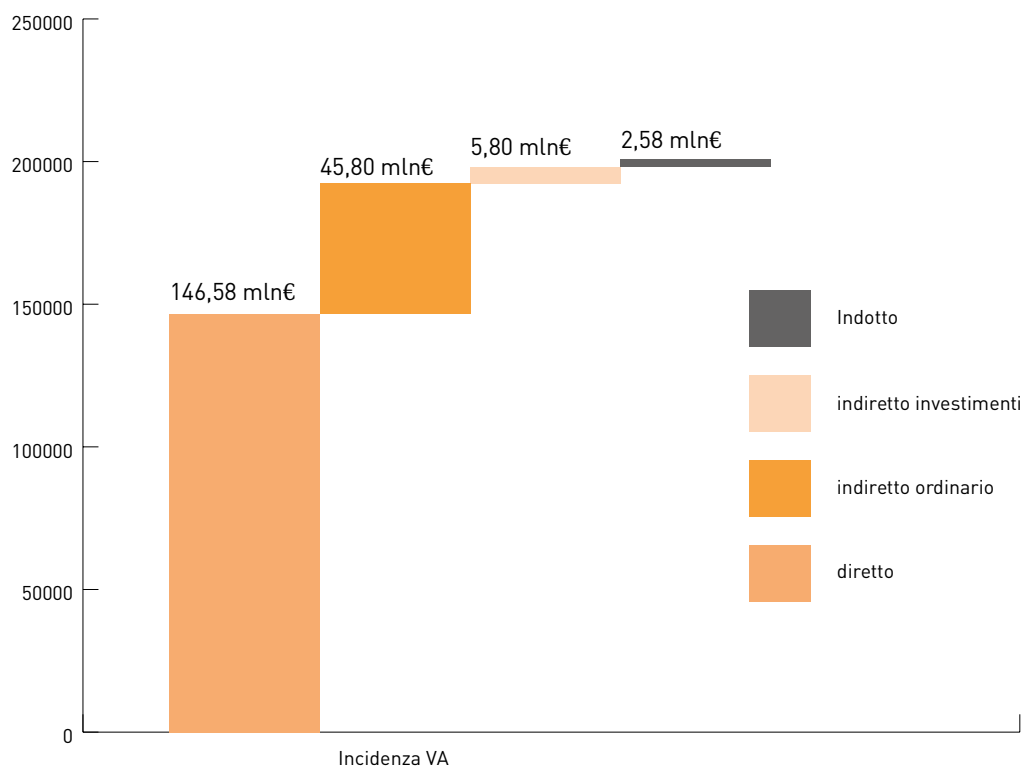


Figura 43 – Impatto di TPER - valore esteso: incidenza valore aggiunto

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.

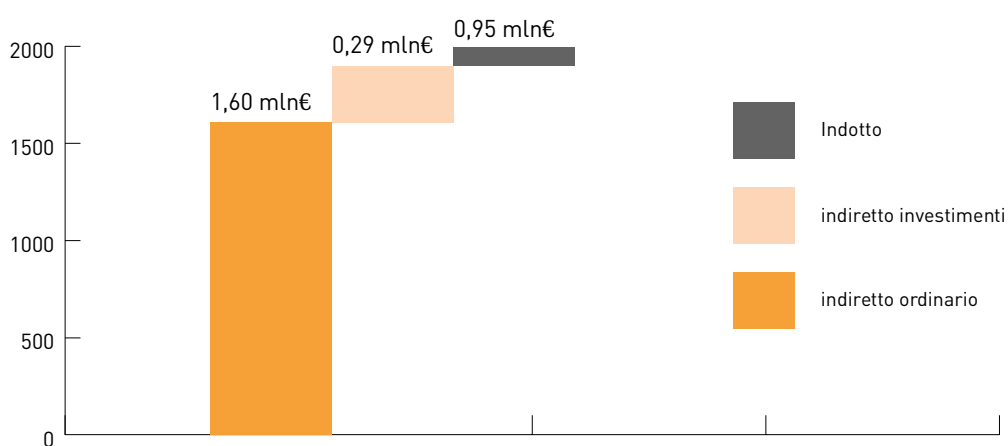


Figura 44 – Impatto di TPER - valore esteso: incidenza fiscalità

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

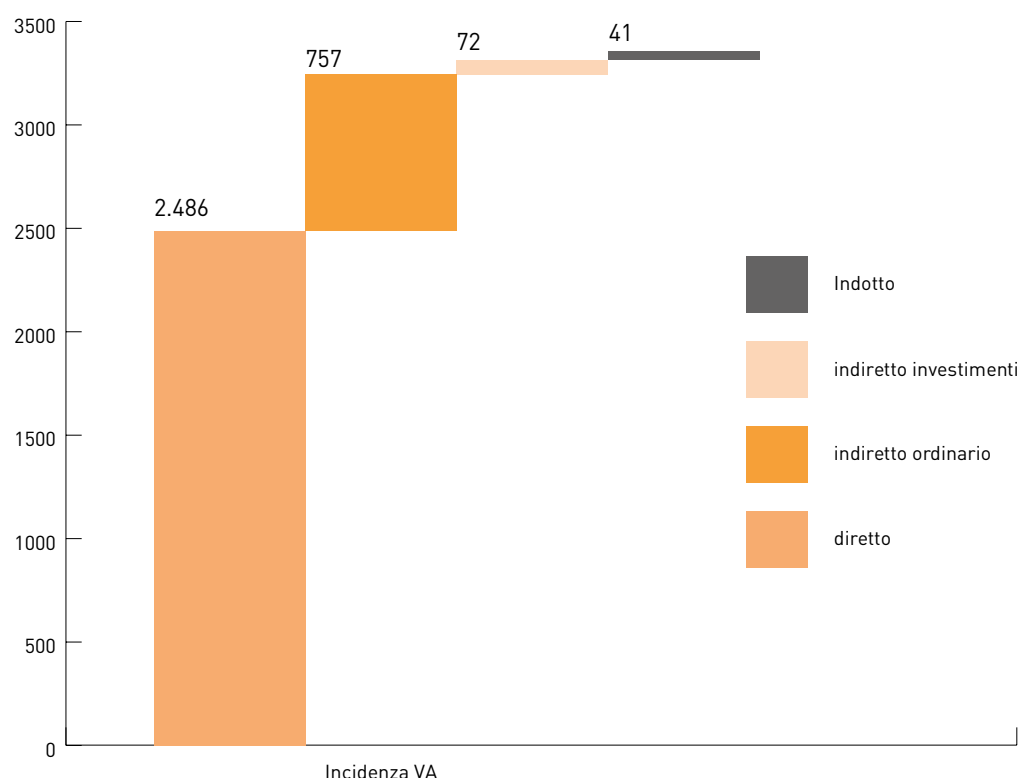


Figura 45 – Impatto di TPER - valore esteso: incidenza occupazione

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 proprio Modello di creazione di 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 e ambiti di attività) coerenti con obiettivi di carattere economico-finanziario, ma che, allo stesso tempo, rispondono anche ad esigenze di natura ambientale e/o sociale.

Un modello di Valore condiviso presuppone la identificazione di criteri, politiche, metodologie di riferimento e sottostanti metriche.

Le politiche: le fonti di riferimento del Valore condiviso

L'analisi effettuata è stata finalizzata alla comprensione e mappatura delle fonti, politiche e linee guida di indirizzo strategico di riferimento per un primo disegno del modello di Shared Value di Tper. A tale riguardo, quale primo approfondimento, sono state esaminati alcuni dei principali documenti e regolamentazioni di riferimento internazionali, europee, nazionali e locali, che consentono di definire le ragioni strategiche della sostenibilità, con specifico riferimento al ruolo, linee di azione, impegni ed obiettivi del settore della mobilità e, in particolare, del TPL / trasporto pubblico urbano.

La regolamentazione che fissa obiettivi chiari e misurabili, un orizzonte temporale e definisce standard di riferimento favorisce un allineamento delle azioni delle imprese ai fini della creazione del valore condiviso.

Le principali politiche e regolamentazioni analizzate che hanno contribuito ad una prima definizione del Modello di Valore condiviso, trattate anche in altre parti del presente documento, sono di seguito riepilogate:

Politiche internazionali ed europee

- > Agenda 2030 Nazioni Unite / SDGs Sustainable Development Goals Obiettivi per lo sviluppo sostenibile e relativi 169 target che ne sono parte integrante.
- > EU Next Generation
- > Eu Green Deal Sviluppo di trasporti pubblici e privati più puliti
- > EU Action Plan finanza sostenibile – Trasporto pubblico (performance e transizione)
- > Europe on the move / “Strategia europea per una mobilità a basse emissioni” / 2018 misure legate all’iniziativa “Europe on the move”.

Provvedimenti nazionali

- > 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.
- > Fondo TPL – Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale Decreto-legge n. 50 del 2017.
- > DL n. 111/2019 (cd. Decreto legge Clima) – Misure per la politica strategica nazionale per il contrasto ai cambiamenti climatici e il miglioramento qualità dell’aria, Azioni ed effetti settore del trasporto pubblico locale.
- > Ministero Ambiente – Piano Nazionale Integrato Energia e Clima.

Provvedimenti Regione Emilia-Romagna

- > Legge regionale 30/1998
- > Atto di indirizzo 2016-2018 del 3 agosto 2015 (programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e locale – art. 8 della Legge regionale n.30 del 1998)
- > Patto per la mobilità – Patto per il trasporto pubblico regionale e locale per il triennio 2018-2020
- > Pums – Il Piano Urbano della Mobilità sostenibile / Città Metropolitana di Bologna
- > Pums – Il Piano Urbano della Mobilità sostenibile / Provincia di Ferrara
- > PSM – Il Piano strategico metropolitano

I driver di valutazione per la definizione del Modello

Le indicazioni e gli obiettivi fissati dalle politiche analizzate definiscono le caratteristiche delle attività di Tper in grado di contribuire o meno alla generazione di Valore condiviso.

- > Efficienza energetica
- > Riduzione emissioni / Cambiamenti climatici
- > Mobilità sostenibile – Intermodalità / sistema trasporti – infrastrutture
- > Qualità urbana / Città sostenibili / Inclusione sociale
- > Consumo responsabile risorse / Economia circolare
- > Salute e sicurezza trasporti
- > Innovazione / R&D
- > Accessibilità servizi
- > Sviluppo economico e occupazione

I driver identificati coprono peraltro le tematiche materiali oggetto di rendicontazione nella presente DNF. Le partnership rappresentano condizioni ed obiettivi trasversali ai diversi driver.

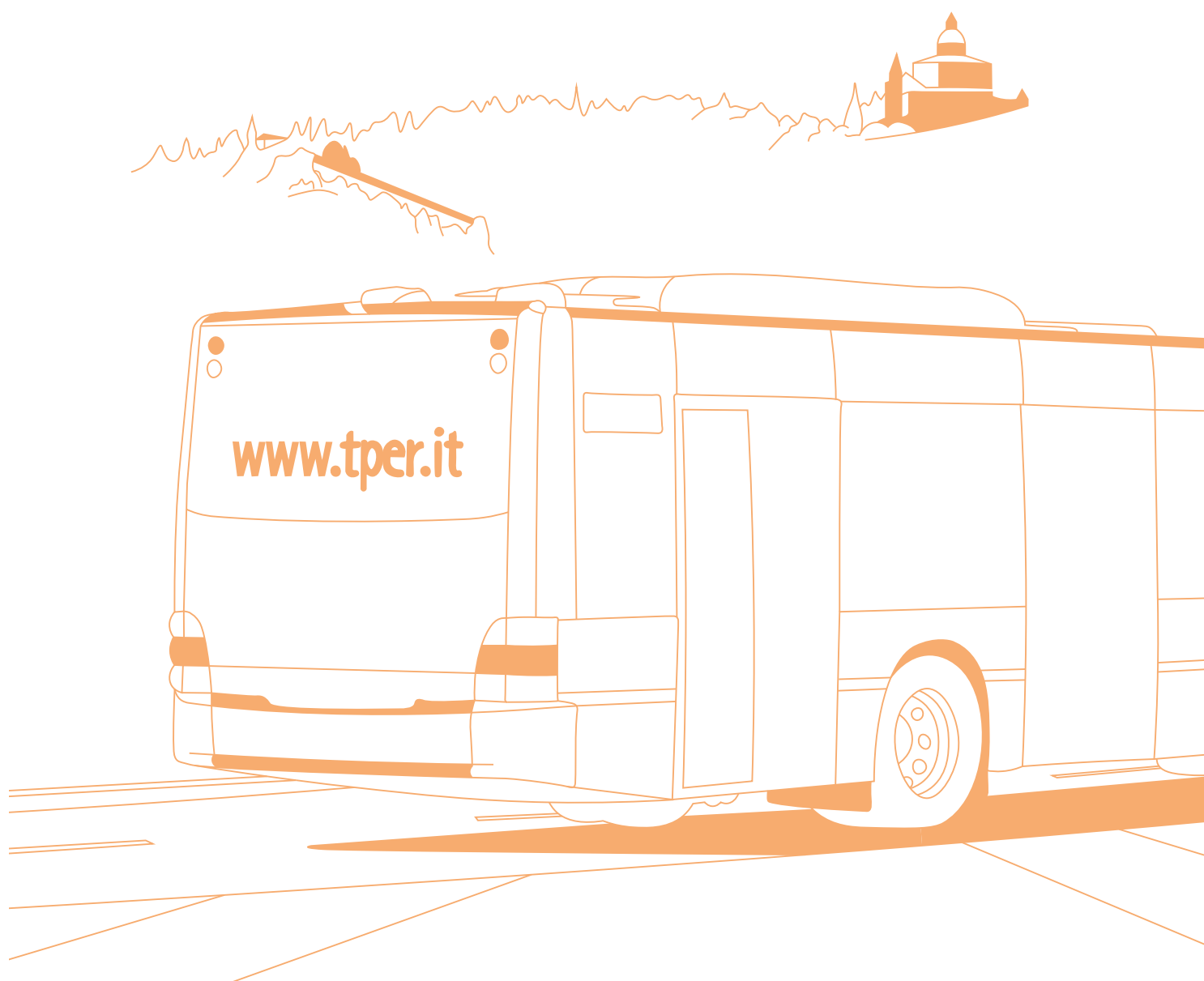
La rendicontazione del Valore condiviso

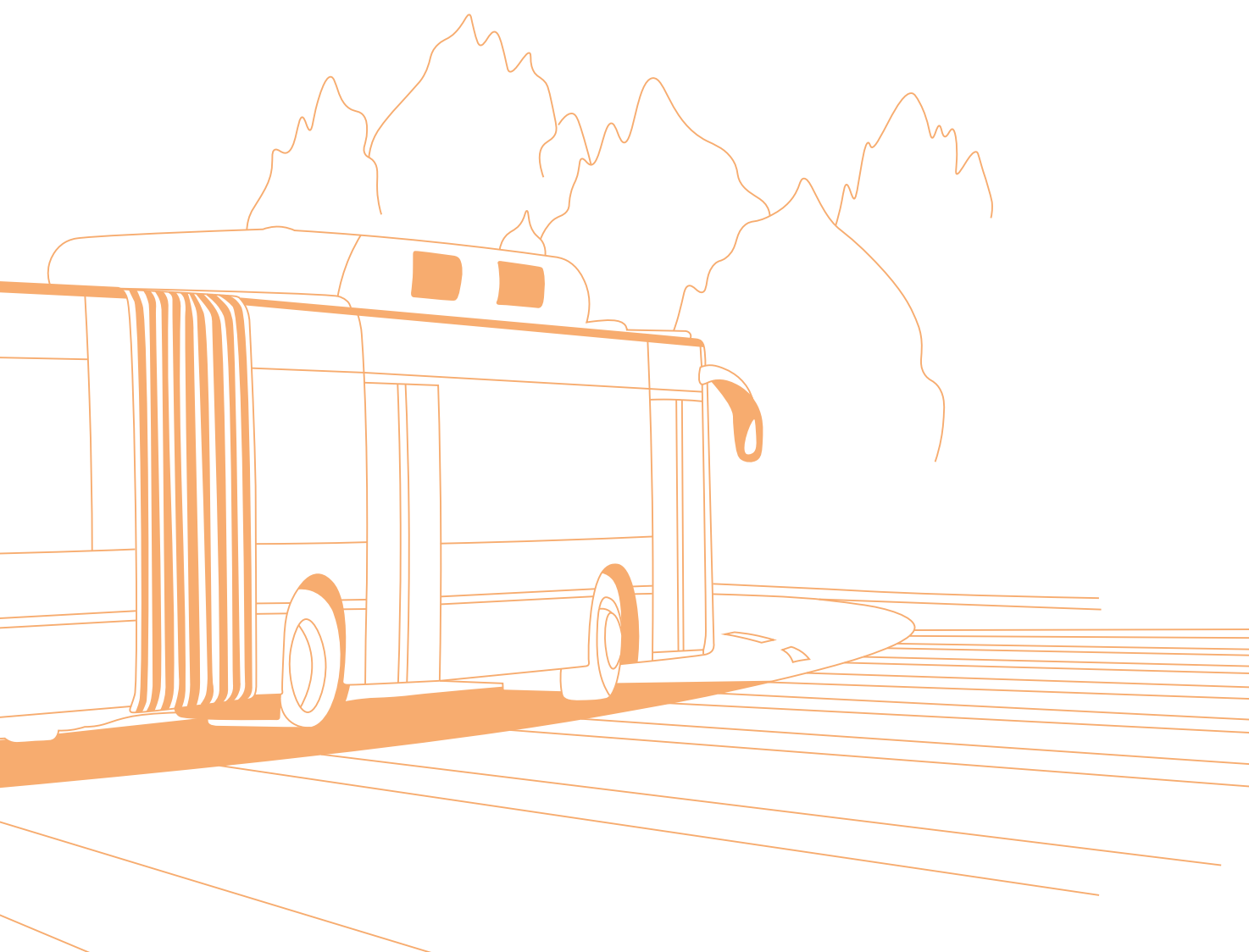
Sulla base delle risultanze delle attività di identificazione delle politiche e dei sottostanti obiettivi / linee di azione è stata definita, quale primo modello di Valore condiviso Tper, il seguente approccio di rendicontazione:

Settori di attività Tper	Parte del Modello Valore condiviso	Escluso dal Modello Valore condiviso
Trasporto automobilistico	X	
Proprietà, gestione e manutenzione patrimonio (inclusa manutenzione mezzi)	X	
Trasporto Merci	X	
Car Sharing	X	
Sosta e contrassegni		X

Figura 46

Le elaborazioni saranno definite in appositi documenti da condividere con gli stakeholder.









05

L'ORGANIZZAZIONE INTERNA LE RISORSE UMANE



L'ORGANIZZAZIONE INTERNA LE RISORSE UMANE

Dall'1 gennaio 2020, contemporaneamente alla ridenominazione di SFP Scrl in Trenitalia-Tper Scrl, si è perfezionato il conferimento da parte di TPER del ramo d'azienda relativo al servizio ferroviario e la “nuova” società è divenuta effettivamente operativa.

Si tratta di una modifica significativa, dal momento che il passaggio, pur avvenendo nei confronti di una società collegata (a controllo congiunto), quindi comunque all'interno del gruppo TPER, non rileva – secondo i principi contabili internazionali – nei valori consolidati. Pertanto si potrà notare una significativa differenza nei dati fra il 2019 e il 2020, appunto motivata da questo evento.

Anche dopo il conferimento del ramo d'azienda è previsto che i soci (e quindi anche TPER) continuino ad effettuare dei servizi in service per conto della nuova società Trenitalia-Tper. Inoltre, nell'ambito di questo percorso la società controllata Mafer, che effettua la manutenzione del materiale rotabile sotto il coordinamento di TPER, è infatti rimasta all'interno del Gruppo TPER.

Il management è stato investito del compito di portare omogeneità e integrazione pur a livello di gruppo fra le diverse parti delle precedenti aziende fuse, con l'obiettivo di creare nel tempo semplificazione, sinergie ed economicità.

A partire dal gennaio 2020 è stata quindi ridefinita la struttura organizzativa a seguito dell'operazione societaria straordinaria di conferimento del ramo d'azienda del settore ferroviario e delle conseguenti decisioni adottate dal Consiglio di Amministrazione, con modifica alla struttura organizzativa e del relativo funzionigramma aziendale.

In considerazione del rilevante impatto dell'emergenza sanitaria da Covid 19 molte attività della struttura di Risorse Umane sono state attuate per il contenimento del virus e per garantire la maggior sicurezza possibile nei confronti delle persone che hanno garantito, comunque, il servizio per l'utenza (vedi punto successivo di dettaglio).

LABOUR PRACTICE

GRI 102-41 GRI 103-2 GRI 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. A tal riguardo, si segnala che proprio per favorire l'engagement delle risorse attraverso la conoscenza delle informazioni maggiormente rilevanti della vita aziendale, nonché per garantire processi comunicativi non solo top down ma anche bottom up, è stata attivata nel mese di dicembre 2020 la posta aziendale per tutti i dipendenti indipendentemente dal ruolo ricoperto in Azienda.

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 2020 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 stato introdotto il 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

GRI 103-2 GRI 103-3

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 2020, 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 120 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:

- 1) 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;
- 2) A seguito della contrazione delle attività produttive l’Azienda ha fatto ricorso a vari strumenti e istituti per minimizzare l’impatto sulle persone, adottando un mix di soluzioni, in parte garantite dagli ammortizzatori sociali, in parte finanziate con proprie risorse.

In particolare:

- > Anticipo dei trattamenti economici a carico del Fondo Bilaterale di Solidarietà alle normali scadenze dei periodi paga;
- > Concessione a tutto il personale di giornate di ferie e congedi a carico Azienda (senza intaccare quindi il monte complessivo annuale);
- > Integrazione economica di un ulteriore somma pari al 20% dei trattamenti INPS per le giornate di congedi parentali.

Sotto il profilo delle agevolazioni per i dipendenti in guida e per garantire il rientro in sicurezza dei lavoratori presso le sedi di appartenenza dopo lo svolgimento della guida, con l’obiettivo di limitare le occasioni di contagio, l’Azienda ha messo a disposizione auto aziendali (sia TPER che quelle del Car Sharing “Corrente”). Questo anche per turni di servizio fra territori diversi.

Oltre ad avere attivato 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 inevitabile 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.

Infine, con l’intento, di promuovere il benessere psico sociale delle proprie persone e per gestire al meglio la situazione di crisi ed incertezza generata dal Covid, l’Azienda ha realizzato un progetto denominato “Prendersi cura dei propri collaboratori”, realizzato insieme ad un team di esperti psicologi all’interno del quale l’obiettivo è stato quello di acquisire metodologie e strumenti di lavoro innovativi, migliorare il rapporto capi collaboratori, per rispondere al meglio alle nuove esigenze complessive di work life balance in questo tempo di crisi.

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.

Intranet

Nel corso del 2020 è proseguito il progetto di restyling del portale intranet aziendale, sia sotto il profilo del layout che di quello contenutistico. Questo al fine di migliorare il trasferimento e la condivisione di informazioni con tutto il personale. Proprio in tale ottica, il progetto ha visto il coinvolgimento nella fase di rilevazione dei bisogni e ideazione del nuovo portale intranet aziendale di circa 60 risorse di tutte le strutture aziendali e appartenenti a tutte le differenti aree dell'Azienda.

LE RELAZIONI INDUSTRIALI

GRI 103-2 GRI 103-3

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 2020 sono stati condivisi alcuni importanti accordi con le OO.SS. regionali e aziendali di seguito elencati

ACCORDI AZIENDALI SOTTOSCRITTI

Buoni Pasto: sostituzione buono cartaceo con card elettronica
Proroga sperimentazione riconoscimento buono pasto al personale del Bacino di Ferrara
Trattamento economico personale addetto al People Mover
Gestione sosta e supporto alla Mobilità: modalità applicative accordo 4 dicembre 2019
Verbale di incontro per accesso al fondo bilaterale di solidarietà
Verbale di accordo per utilizzo auto aziendali in relazione all'emergenza Covid
Verbale di incontro procedure USB per attivazione FIS
Protocollo Anticontagio Covid
Revisione Protocollo Anticontagio Covid
Revisione Protocollo Anticontagio Covid
Rinnovo CQC
Premio A e PDR
OQM - Coordinatori Sosta

Sistema TVVCC Depositi Battindarno Due Madonne Marconi Ferrara Autostazione
Sistema TVVCC Reggio Emilia
Sistema TVCC Parcheggi Stiasse e Piazza Pace
Sistema TVVCC Piazza XX Settembre
Sistema TVCC People Mover
Rotazione riposi addetti al call center

Con riferimento alla politica di Relazioni Industriali, l'Azienda ha l'obiettivo di stabilire un dialogo costruttivo tra le Parti, nel rispetto dei ruoli e delle reciproche prerogative.

Nel 2020 sono stati condivisi alcuni importanti accordi con le OO.SS. regionali e aziendali, che hanno consentito di raggiungere i seguenti risultati:

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 2020 145 casi su 700 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.

Di seguito i principali dati dettaglio riferiti alle circa 700 contestazioni disciplinari elevate

ESITO PROCEDIMENTI DISCIPLINARI

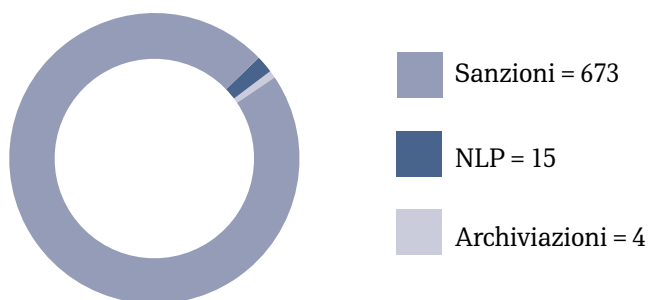


Figura 47 – Esito procedimenti NLP: Non Luogo a Procedere

Gestione dell'emergenza sanitaria da Covid – 19

Per fare fronte alla significativa riduzione dei servizi sempre dovuta all'emergenza sanitaria da Covid – 19, si è usufruito del Fondo Bilaterale di Solidarietà, l'ammortizzatore sociale delle aziende di TPL.

L'attivazione di tale strumento è stata preceduta da un percorso di informativa e consultazione con tutte le OO.SS. aziendali al termine del quale è stato siglato uno specifico verbale in data 2 aprile 2021; all'interno di tale verbale è stato previsto il ricorso al Fondo dall'8 aprile u.s. all'8 giugno p.v. per la durata massima di 9 settimane.

Il personale "Operatore Qualificato della Mobilità" è stato posto all'interno del Fondo di Integrazione Salariale fin da subito a causa della sospensione delle attività di accertamento della Sosta. Il restante personale, invece, è stato collocato all'interno dell'ammortizzatore sociale secondo modalità di rotazione per l'intero periodo di 9 settimane cercando di assicurare un criterio di equità interna.

Come misura di maggior favore, la collocazione nel Fondo è stata effettuata solo previo esaurimento delle ferie e permessi maturati alla data del 31 dicembre 2019 e non ancora goduti anche in questo caso secondo un criterio di rotazione.

Come ulteriori tutele nei confronti delle persone coinvolte nella rotazione e/o sospensione nel FBS/FIS è stato disposto:

- > Il pagamento dell'indennità erogata dall'INPS anticipato direttamente dall'Azienda, alle normali scadenze del periodo di paga con il meccanismo del conguaglio sui contributi INPS
- > Il riconoscimento dei ratei 13ma/14ma ai fini del relativo pagamento alle normali scadenze contrattuali e quelli relativi alla maturazione delle ferie e permessi per le giornate di inserimento nel FIS.

A livello quantitativo questi i principali dati:

- > Le persone che hanno fatto ricorso al fondo nel 2020 sono state 450.
- > Sono state richieste prestazioni al Fondo per circa 7.500 giornate pari a meno dell'8% delle giornate complessivamente lavorabili nel periodo interessato dalla riduzione delle attività.



OCCUPAZIONE

GRI 102-8 GRI 401-1

Di fondamentale importanza per TPER è la gestione del personale e la tutela dell'occupazione, obiettivi che trovano conferma anche dopo i processi di riorganizzazione degli ultimi anni, finalizzati ad incrementare l'efficienza e garantire qualità dei servizi e dell'attività svolta.

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 2487. La significativa differenza fra il 2019 e il 2020 è dovuta alla riduzione del numero dipendenti per il passaggio di personale del ramo d'azienda ferroviario da TPER a TrenitaliaTper.

Nel perimetro dell'anno 2020 è inoltre inclusa la controllata SST.

DIPENDENTI PER RUOLO/GENERE	2018			2019			2020		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	1	12	13	1	12	13	1	12	13
Quadri	13	43	56	13	44	57	13	38	51
Impiegati	131	190	321	138	186	324	132	167	299
Operai	336	1.848	2.184	344	1.825	2.169	343	1.495	1.838
Apprendisti	28	115	143	43	196	239	50	234	284
Collaboratori	-	-	-	-	-	-	-	2	2
Totale	509	2.208	2.717	539	2.263	2.802	539	1.948	2.487

Figura 48 – Dipendenti per ruolo e genere

L'organico è costituito al 74% da operai (si intendono principalmente gli autisti) e per il 12% da impiegati. I dirigenti sono lo 0,5% e i quadri il 2%. Il dato relativo all'occupazione è sostanzialmente stabile, al netto del trasferimento del ramo d'azienda ferroviario.

La quasi totalità del personale (98%) è a tempo indeterminato, mentre l'88% dei contratti è full time. La maggior parte dei contratti part-time (55%) riguarda il personale femminile. Ha scelto infatti il part time il 31% delle donne, contro il 6,9% degli uomini.

DIPENDENTI PER TIPO DI CONTRATTO / GENERE	2018			2019			2020		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
A tempo indeterminato	507	2.206	2.713	535	2.248	2.783	523	1.904	2.427
A tempo determinato	2	2	4	4	15	19	16	44	60
Totale	509	2.208	2.717	539	2.263	2.802	539	1.948	2.487

Figura 49 – Dipendenti per tipo di contratto e genere

DIPENDENTI PER TIPO DI IMPIEGO / GENERE	2018			2019			2020		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Full-time	362	2.094	2.456	392	2.157	2.549	372	1.813	2.185
Part-time	147	114	261	147	106	253	167	135	302
Totale	509	2.208	2.717	539	2.263	2.802	539	1.948	2.487

Figura 50 – Dipendenti per tipologia di impiego e genere

Turnover

Nel 2020 Complessivamente sono state effettuate 146 nuove assunzioni (24 donne e 89 uomini) e si sono verificate 119 cessazioni del rapporto di lavoro (9 donne e 110 uomini). Oltre a queste variazioni si segnala il passaggio del ramo d'azienda relativo al trasporto ferroviario alla collegata TrenitaliaTper, che spiega il calo nel numero complessivo di dipendenti fra il 2019 e il 2020.

NUOVE ASSUNZIONI E TURNOVER	2018			2019			2020		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Assunzioni									
Fino a 29 anni	25	108	133	27	106	133	16	61	77
Da 30 a 50 anni	9	32	41	10	74	84	13	38	51
Oltre 50 anni	1	2	3	2	12	14	4	14	18
Totale	35	142	177	39	192	231	33	113	146
Cessazioni									
Fino a 29 anni	3	17	20	2	28	30	6	18	24
Da 30 a 50 anni	7	22	29	3	20	23	6	28	34
Oltre 50 anni	3	83	86	3	77	80	2	85	87
Totale	13	122	135	8	125	133	14	131	145
Motivo cessazione									
Uscite volontarie	10	103	113	6	106	112	7	107	114
Pensionamento	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Licenziamento	2	13	15	-	13	13	-	5	5
Altro (es. fine di contratti a tempo determinato)	1	6	7	2	6	8	7	19	26
Totale	13	122	135	8	125	133	14	131	145

Figura 51 – Nuove assunzioni e turnover

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

TURNOVER – VALORI COMPLESSIVI	2018			2019			2020		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Assunzioni	35	142	177	39	192	231	33	113	146
Cessazioni	13	122	135	8	125	133	14	131	145
Variazione netta	22	20	42	31	67	98	19	(18)	1
Dipendenti alla fine dell'esercizio	509	2.208	2.717	539	2.263	2.802	531	1.955	2.486

Figura 52 – Indici Turnover

INDICI TURNOVER	2018			2019			2020		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tasso turnover per genere [Uscite/Dipendenti anni precedente]	2,7%	5,6%	5,0%	1,6%	5,7%	4,9%	2,6%	5,8%	5,2%
Tasso assunzioni per genere [Ingressi/Dipendenti anni precedente]	7,2%	6,5%	6,6%	7,7%	8,7%	8,5%	6,1%	5,0%	5,2%
Turnover complessivo per genere (variazione netta/Dipendenti anno precedente)	4,5%	0,9%	1,6%	6,1%	3,0%	3,6%	3,5%	-0,8%	0,0%
Turnover complessivo per genere (entrati+usciti/Dipendenti anni precedente) – dato in DNF 2019	9,8%	12%	11%	9,2%	14,4%	13,4%	8,7%	10,8%	10,4%

Figura 53 – Indici Turnover

INDICI TURNOVER	2018			2019			2020			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Tasso turnover per classi di età – cessazioni										
<i>Nr. dipendenti per classi di età</i>										
Fino a 29 anni	27	184	211	49		218	267	47	213	260
Da 30 a 50 anni	373	1.201	1.574	358		1.220	1.578	321	950	1.271
Oltre 50 anni	109	823	932	132		825	957	171	785	956
	509	2.208	2.717	539		2.263	2.802	539	1.948	2.487

Tasso turnover per classi di età									
Fino a 29 anni	21,4%	13,8%	14,5%	7,4%	15,2%	14,2%	12,2%	8,3%	9,0%
Da 30 a 50 anni	1,8%	1,7%	1,7%	0,8%	1,7%	1,5%	1,7%	2,3%	2,2%
Oltre 50 anni	3,5%	10,4%	9,7%	2,8%	9,4%	8,6%	1,5%	10,3%	9,1%
Totale	2,7%	5,6%	5,0%	1,6%	5,7%	4,9%	2,6%	5,8%	5,2%

Figura 54 – Indici Turnover

DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ

GRI 401-3 GRI 405-1 GRI 405-2

Come riportato nel paragrafo precedente, il personale femminile al 31 dicembre 2020 è di 539 unità e rappresenta il 21% del totale della forza lavoro, distribuito in tutte le aree aziendali. Di seguito la suddivisione di genere / fascia di età.

	2018			2019			2020		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Fino a 29 anni	27	184	211	49	218	267	47	213	260
Da 30 a 50 anni	373	1.201	1.574	358	1.220	1.578	321	950	1.271
Oltre 50 anni	109	823	932	132	825	957	171	785	956
Totale	509	2.208	2.717	539	2.263	2.802	539	1.948	2.487

Figura 54 – Dipendenti per fascia di età e per genere

	2018			2019			2020		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Fino a 29 anni	1,0%	6,8%	7,8%	1,7%	7,8%	9,5%	1,9%	8,6%	10,5%
Da 30 a 50 anni	13,7%	44,2%	57,9%	12,8%	43,5%	56,3%	12,9%	38,2%	51,1%
Oltre 50 anni	4,0%	30,3%	34,3%	4,7%	29,4%	34,2%	6,9%	31,6%	38,4%
Totale	18,7%	81,3%	100,0%	19,2%	80,8%	100,0%	21,7%	78,3%	100,0%

Figura 55 – Dipendenti per fascia di età e per genere



Figura 55 – Dipendenti per genere

Il personale femminile nel ruolo di operatore di esercizio è circa il 19% del totale. Si tratta di una percentuale significativa, in considerazione del fatto 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.

Dal 2019 l'Azienda è una delle realtà costituenti, per il tramite della sottoscrizione di uno specifico protocollo di intesa con il Comune di Bologna e altre realtà del territorio, il Patto "Capo D", a sostegno delle pari opportunità uomo donna nel mondo del lavoro.

In particolare nel mese di ottobre TPER ha "ospitato" in modalità virtuale il laboratorio "Sapere, saper fare, saper essere: oltre gli stereotipi di genere", un'iniziativa che ha coinvolto anche altre aziende (Automobili Lamborghini S.p.a., Bonfiglioli Riduttori S.p.a., IMA S.p.a.) con l'obiettivo di vincere i condizionamenti legati agli stereotipi di genere nelle scelte dei percorsi di studio.

	2018			2019			2020		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	0,04%	0,44%	0,48%	0,04%	0,43%	0,46%	0,04%	0,48%	0,52%
Quadri	0,48%	1,58%	2,06%	0,46%	1,57%	2,03%	0,52%	1,53%	2,05%
Impiegati	4,82%	6,99%	11,81%	4,93%	6,64%	11,56%	5,31%	6,72%	12,02%
Operai	12,37%	68,02%	80,38%	12,28%	65,13%	77,41%	13,79%	60,11%	73,90%
Apprendisti	1,03%	4,23%	5,26%	1,53%	7,00%	8,53%	2,01%	9,41%	11,42%
Collaboratori	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,08%	0,08%
Totale	18,73%	81,27%	100,00%	19,24%	80,76%	100,00%	21,67%	78,33%	100,00%

Figura 56 – Dipendenti per categoria e genere

Con riferimento alla retribuzione, a parità di ruolo e anzianità con riferimento ai salari base non ci sono differenze di retribuzione fra uomini e donne, né criteri diversi per definire o assegnare i premi aziendali.

Con riferimento al salario base pertanto si evidenzia che l'applicazione dei CCNL non prevede differenze fra uomo e donna, pertanto non si riscontrano differenze fra donne e uomini.

SALARIO BASE (DONNE/UOMINI)	2018	2019	2020
Dirigenti	100%	100%	100%
Quadri	100%	100%	100%
Impiegati	100%	100%	100%
Operai	100%	100%	100%
Apprendisti	100%	100%	100%

Figura 57 – Salario base donne/uomini

Il rapporto tra retribuzioni delle donne rispetto a quelle degli uomini è riportato nella seguente tabella. Il dato si riferisce alla media delle retribuzioni complessive delle diverse categorie ed è stato calcolato sulla sola capogruppo.

La differenza sconta il maggior numero di personale in part time tra le donne.

RETRIBUZIONE MEDIA (DONNE/UOMINI)	2018	2019	2020
Dirigenti	86%	88%	92%
Quadri	100%	108%	119%
Impiegati	97%	82%	93%
Operai	80%	82%	87%
Apprendisti	99%	99%	100%

Figura 58 – Retribuzione media donne/uomini

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 2020 hanno usufruito di tale diritto 322 persone.

CONGEDO PARENTALE	2018			2019			2020		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Numero dipendenti che hanno usufruito del congedo parentale, per genere	105	349	454	84	274	358	108	240	348
Giorni	5.647	4.379	10.026	4.946	4.197	9.143	4.841	4.618	9.459
Numero dipendenti rientrati al lavoro durante il periodo di rendicontazione dopo aver usufruito del congedo parentale, per genere	105	349	454	84	274	358	108	240	348
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	104	345	449	84	272	356	106	235	341
Tasso di rientro al lavoro in azienda dei dipendenti che hanno usufruito del congedo parentale, per genere (%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tasso di retention in azienda dei dipendenti che hanno usufruito del congedo parentale, per genere (%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Figura – 59 Congedo parentale

SALUTE E SICUREZZA

GRI 403-1 GRI 403-2 GRI 403-3 GRI 403-4 GRI 403-5 GRI 403-6 GTI 403-7 GRI 403-8 GRI 403-9

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

Il trend complessivo degli infortuni è calato negli anni sia per TPER che per il Gruppo.

INFORTUNI SUL LAVORO TPER	2018	2019	2020
Numero infortuni sul lavoro			
Mortali	-	-	
Infortuni gravi	2	11	2
Altri infortuni	106	93	81
Totale infortuni registrati	108	104	83
Di cui Incidenti stradali	Nd	8	13

Figura 60 – Infortuni sul lavoro Capogruppo TPER

INFORTUNI SUL LAVORO GRUPPO TPER	2018	2019	2020
Numero infortuni sul lavoro			
Mortali	-	-	
Infortuni gravi	2	11	2
Altri infortuni	114	102	93
Totale infortuni registrati	116	113	95
Di cui Incidenti stradali	Nd	8	13

Figura 61 – Infortuni sul lavoro Gruppo

ASSENZA PER INFORTUNI TPER	2018	2019	2020
Giorni assenza per infortuni	3.032	2.228	2.652
Giorni di assenza totali	72.039	141.301	154.063
Totale ore lavorate	3.815.850	3.585.993	3.006.377
Totale ore lavorabili	4.933.193	4.590.638	3.977.643

Figura 62 – Assente per infortuni TPER

ASSENZA PER INFORTUNI GRUPPO TPER	2018	2019	2020
Giorni assenza per infortuni	3.407	2.601	3.013
Giorni di assenza totali	72.039	141.301	164.600
Totale ore lavorate	3.815.850	3.585.993	3.428.571
Totale ore lavorabili	4.933.193	4.590.638	4.516.523

Figura 63 – Assente per infortuni Gruppo

L'indice di frequenza infortuni, calcolato come numero di infortuni su 1 milione di ore lavorate è pari per TPER a 28 per il 2020, in leggero calo rispetto al 2019, e per il Gruppo a 28, in riduzione rispetto al valore di 31,5 dell'anno precedente.

L'indice di gravità di tali infortuni si assesta 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	2018	2019	2020
Indici infortuni			
Indice Frequenza Infortuni (Nr infortuni / ore lavorate x 1.000.000)	28,30	29,00	28
Indice Gravità Infortuni (giorni assenza infortuni / ore lavorabili x 1.000)	0,61	0,49	0,88
Infortuni-durata media			
Durata media infortuni in gg da calendario (gg tot persi, festivi inclusi)	26,71	21,4	32
Infortuni in itinere (%) (2019)		7,7%	15,7%
Giorni di assenza per tipologia %			
Infortuni		2%	2%
Malattie		24%	20%
Congedi (maternità – parentali)		5%	6%
Altro ¹		69%	72%
Totale		100,00%	100%

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

Figura 64 – Indicatori infortuni TPER

INDICATORI INFORTUNI GRUPPO TPER	2018	2019	2020
Indici infortuni			
Indice Frequenza Infortuni (Nr infortuni / ore lavorate x 1.000.000)	30,40	31,51	28
Indice Gravità Infortuni (giorni assenza infortuni / ore lavorabili x 1.000)	0,69	0,73	0,88
Infortuni-durata media			
Durata media infortuni in gg da calendario (gg tot persi, festivi inclusi)	29,37	23,0	32
Infortuni in itinere (%)	11%	7%	16%
Giorni di assenza per tipologia %			
Infortuni		2%	2%
Malattie		24%	21%
Congedi (maternità – parentali)		5%	6%
Altro ¹		69%	72%
Totale		100,00%	100%

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

Figura 65 – Indicatori infortuni Gruppo

Malattie professionali

Nel 2020 non si sono verificati casi di malattie professionali denunciato e/o riconosciuto.

FORMAZIONE E EDUCAZIONE

GRI 103-2 GRI 103-3 GRI 404-1

L'attività di formazione del 2020 risente delle restrizioni intervenute in relazione alla situazione pandemica; i provvedimenti restrittivi inerenti le attività in presenza hanno avuto infatti impatto sui programmi formativi.

In ogni caso, nei limiti previsti dai vari provvedimenti, è stato portato avanti un piano formativo anche nel 2020 che si è articolato secondo alcuni ambiti di rilevanza:

- > Formazione manageriale per dirigenti e quadri
- > Formazione capi intermedi
- > Formazione del personale di front-line
- > Formazione al ruolo personale neoassunto
- > Formazione obbligatoria sui temi della sicurezza sul lavoro ai sensi del D.lgs. 81/2008
- > Formazione alla legalità.

Nel corso del 2020 è stata comunque erogata una significativa quantità di formazione (oltre 45mila ore complessive di cui oltre 6mila riguardanti i programmi formativi sulla sicurezza sul lavoro). L'attività formativa ha coinvolto 1276 dipendenti, con una media di 18 ore di formazione a dipendente (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.

Nel corso del 2020 è stata introdotta la metodologia del coaching quale strumento di supporto alle risorse nei loro percorsi di sviluppo.

Partendo dalle aree di miglioramento individuate con la metodologia degli assessment sono stati progettati specifici percorsi di coaching in particolare per le risorse destinate a ruoli di coordinamento e/o apicale in genere.

Inoltre, a seguito della necessità di garantire la formazione per l'aggiornamento professionale delle persone ed allo stesso tempo di effettuare formazione "in sicurezza" è stato dato uno specifico impulso alla formazione on line per un totale di 5.900 ore

Di seguito i dati di dettaglio relativi alle oltre 45.000 ore di formazione erogata complessivamente nel 2020.

Come si può notare, le ore di formazione così come gli eventi formativi sono calati fra il 2019 e il 2020. Tale differenza si spiega con due ordini di motivi: innanzitutto, come anticipato, la ragione è da attribuire alla situazione straordinaria che si è venuta a creare a seguito della pandemia da Covid-19, per cui molte attività sono state congelate nei primi mesi 2020 e poi verso la fine dell'anno, con il verificarsi della cosiddetta seconda ondata; in secondo luogo dal 2020 il ramo servizio ferroviario è passato a TrenitaliaTper, è questo ha portato con sé una quota di attività formativa precedentemente in capo a TPER.

ORE MEDIE DI FORMAZIONE	2018			2019			2020		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	4	14	13	12	31	29	2	8	8
Quadri	28	26	26	21	23	22	3	15	12
Impiegati	9	12	11	15	24	20	7	8	7
Operai	4	12	11	11	16	15	3	10	8
Apprendisti	152	144	145	142	180	173	90	97	96
Totale	14	19	18	23	31	29	12	20	18

Figura 66 - Ore medie formazione per categoria dipendenti / genere

TEMPO MEDIO DI FORMAZIONE PER DIPENDENTE	2019			2020		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Ore totali formazione						
Dirigenti	12	370	382	2	99	101
Quadri	278	1.004	1.282	35	555	590
Impiegati	2.051	4.429	6.480	854	1.351	2.205
Operai	3.896	28.807	32.703	857	14.589	15.446
Apprendisti	6.089	35.217	41.306	4.475	22.711	27.186
Collaboratori	-	22	22			
Totale	12.326	69.849	82.175	6.223	39.306	45.529
Numero dipendenti che hanno ricevuto la formazione						
Dirigenti	1	13	14	1	11	12
Quadri	9	32	41	10	31	41
Impiegati	95	139	234	66	95	161
Operai	265	1212	1477	115	657	772
Apprendisti	45	209	254	53	237	290
Collaboratori	-	1	1			
Totale	415	1.606	2021	245	1.031	1.276
Numero impiegati formati sicurezza						
Dirigenti	-	2	2	-	-	-
Quadri	8	22	30	-	25	25
Impiegati	86	129	215	42	134	176
Operai	205	854	1063	33	342	375
Apprendisti	17	110	127	32	148	180
Collaboratori	-	-	-	-	-	-
Totale	316	1.121	1437	107	649	756
Numero impiegati formati legalità						
Dirigenti	-	-	-	1	11	12
Quadri	-	3	3	9	37	46
Impiegati	7	4	11	2	7	9
Operai	3	5	8	5	19	24
Apprendisti	11	18	29	27	29	56
Collaboratori	-	-	-	-	-	-
Totale	21	30	51	44	103	147
Numero eventi formativi			210			204
Di cui sicurezza			67			57
Di cui legalità			11			9

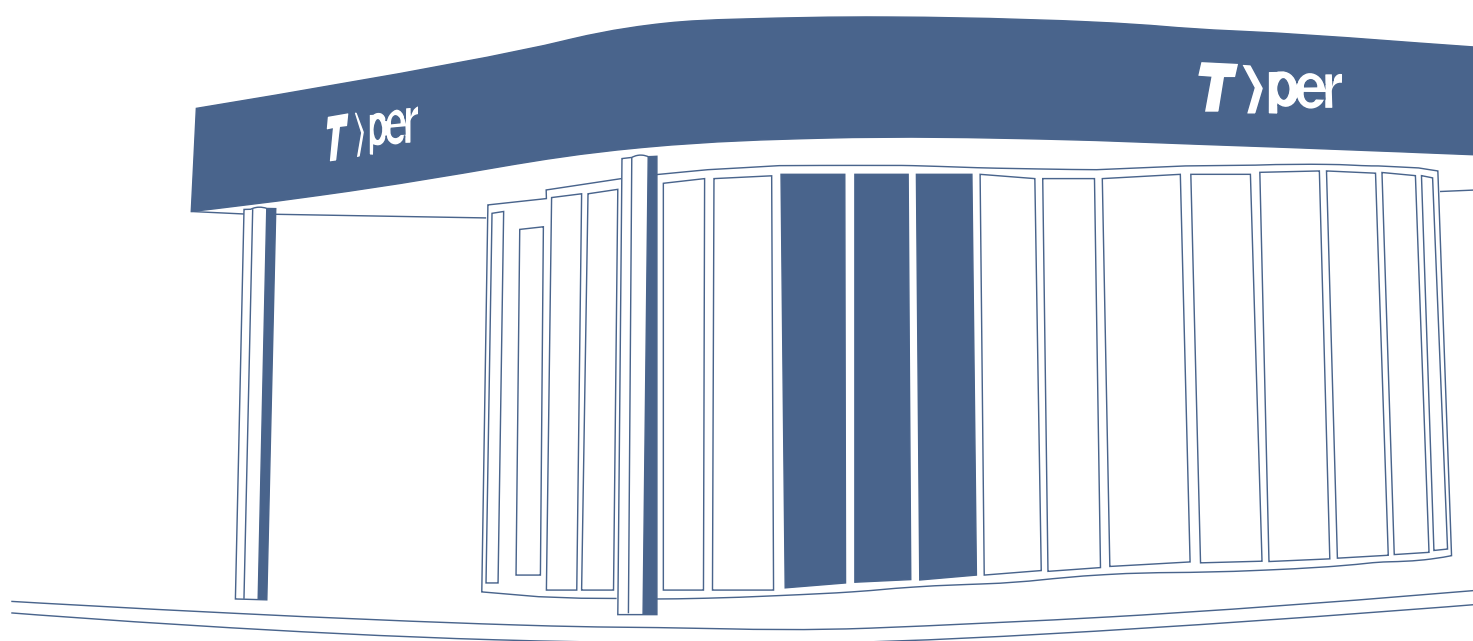
Figura 67 – Tempo medio di formazione per dipendente

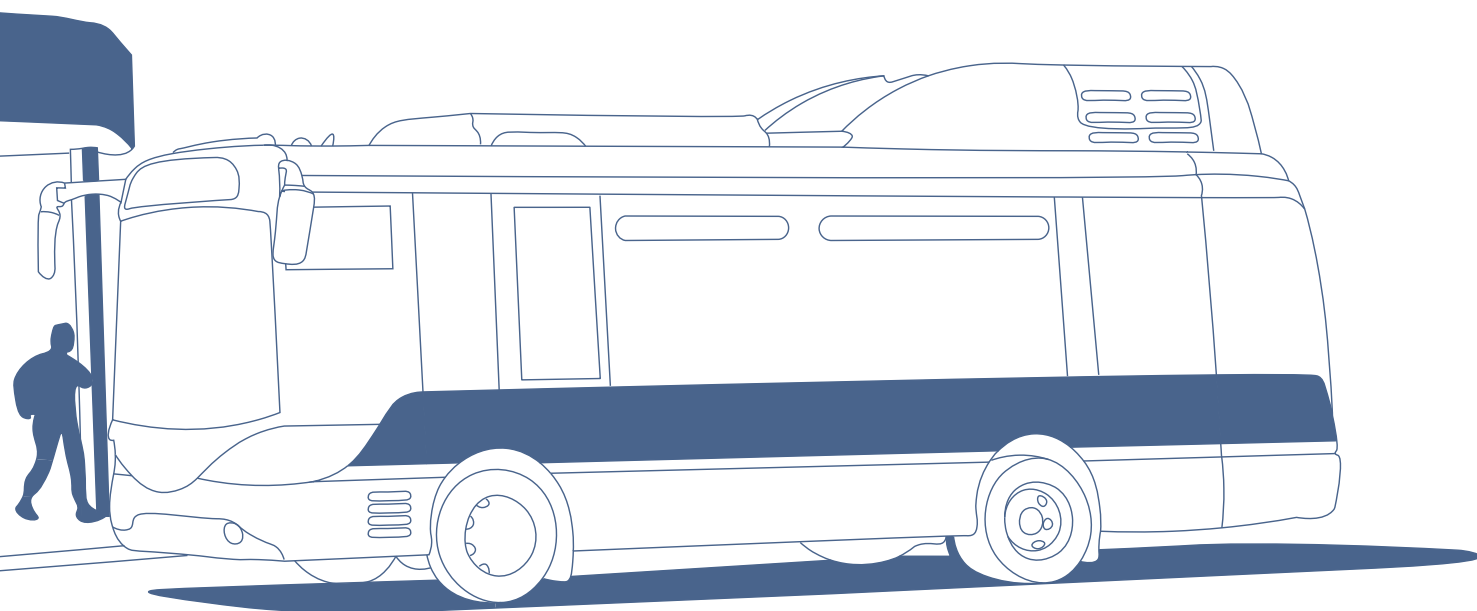
ORE TOTALI FORMAZIONE	2019	2020
Totale	82.172	45.529
Di cui:		
Sicurezza	15.670	6.096
legalità (anticorruzione – trasparenza)	1.227	275
Numero eventi formativi	210	204

Figura 68 – Ore totali formazione

Circa 772 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.







06

SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE



SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

I fenomeni di mobilità incidono su tutti gli aspetti delle attività umane, dalla residenza, al lavoro e al tempo libero. Il trasporto di merci e persone rappresenta un settore industriale 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.

IL TRASPORTO PUBBLICO E L'AMBIENTE

GRI 103-2 GRI 103-3

Le emissioni climalteranti in UE e l'impatto dei trasporti

Osservando i dati è possibile verificare che in 27 anni, dal 1990 (punto di partenza dei conteggi) e il 2017 (ultimo anno disponibile con dati completi) le emissioni di gas serra si sono ridotte del 24,8% nell'Unione europea. In termini pro capite la riduzione è stata superiore al 30%, pur considerando che la popolazione è aumentata di circa il 5%.

In questa dinamica l'Italia si pone in linea con le medie. In termini assoluti Regno Unito e Germania registrano le riduzioni maggiori, tuttavia parametrando le emissioni al numero di abitanti entrambi i paesi si pongono sopra la media. L'Italia riduce le emissioni a un buon ritmo e in termini di tonnellate pro capite è sui minimi: 6,8 per anno pari a 18,6 chilogrammi per giorno, al di sotto della zona euro (8,3 tonnellate/anno) e dell'Unione europea (7,9). Questo potrebbe essere un indicatore di virtuosità, ma potrebbe anche rispecchiare un calo dello sviluppo industriale nel Paese, in concomitanza con la crisi degli ultimi 10 anni.

	MILIONI DI TONNELLATE			VAR. %	TONNELLATE		VAR. %
	1990	2017		91-17	1990	2017	91-17
Francia	526	433		-17,7	9,0	6,5	-28,4
Germania	1.220	891		-26,9	19,3	10,8	-44,1
Italia	514	409		-20,4	9,1	6,8	-25,5
Spagna	253	302		19,5	6,5	6,5	-0,3
UK	795	461		-42,0	13,9	7,0	-49,8
EuroZona	3.424	2.814		-17,8	11,1	8,3	-25,4
EU28	5.405	4.065		-24,8	11,4	7,9	-30,1

Figura 69 – Emissioni di GHG in tonnellate equivalenti di CO2 totali, per abitante e variazioni % cumulate 1991-2017 – Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati European Environment Agency.

Dal punto di vista dell'impatto ambientale, dopo le industrie di produzione e trasformazione dell'energia, i trasporti nel loro complesso sono il settore maggiormente responsabile per le emissioni di gas serra in atmosfera. I trasporti rappresentano quasi un quarto delle emissioni di gas serra dell'Europa e sono la principale causa di inquinamento atmosferico nelle città.

Con la transizione globale verso un'economia circolare a basse emissioni di carbonio già in atto, la strategia della Commissione per la mobilità a basse emissioni, adottata nel luglio 2016, mira a garantire che l'Europa rimanga competitiva e in grado di rispondere alle crescenti esigenze di mobilità di persone e merci.

Secondo studi europei la principale fonte di emissioni di gas serra nei trasporti è il trasporto su strada di merci e persone con una quota di circa il 94% dei gas serra prodotti dal settore del trasporto, e il 23% dei gas serra complessivi (non solo CO₂, ma anche CH₄, N₂O, CO, SO₂, NMVOC).

Rispetto ad altri settori dell'economia, la riduzione delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti è stata inferiore. Le emissioni complessive dell'UE sono diminuite del 10,9% dal 2007 rispetto al 9,7% nel settore dei trasporti.

I settori produttivi intesi come settori emittenti presentano gradi ben differenziati di contribuzione alle emissioni climalteranti. In termini assoluti, Energia, trasporti e manifattura sono i maggiori generatori di gas climalteranti.

	MILIONI DI TONNELLATE		VAR. % 91-17		QUOTE %	
	Italia	EuroZona	Italia	EuroZona	Italia	EuroZona
Energia	143,7	986,5	-16,6	-22,8	35,1	35,1
Trasporti	99,5	663,2	-2,7	14,8	24,3	23,6
– Trasporti su strada	92,4	628,4	-1,8	17,5	22,6	22,3
– Veicoli pesanti	18,7	165,2	-29,7	18,4	4,6	5,9
Residenziale	51,5	271,2	-10,5	-22,0	12,6	9,6
Manifattura	84,0	638,8	-37,2	-28,2	20,5	22,7
Agricoltura	30,8	304,0	-11,4	-12,8	7,5	10,8
Uso del terreno	-18,4	-131,5	-	-	-4,5	-4,7
Rifiuti	18,2	82,3	5,5	-34,5	4,5	2,9
Totale GHG	409,3	2.814,4	-20,4	-17,8	100,0	100,0

Figura 70 – EMISSIONI DI GHG PER SETTORE milioni di tonnellate per l'anno 2017, var. % 1991-2017 e quote % dei settori di emissione sul totale economia – Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati European Environment Agency

Osservando i dati sopra riportati, che mostrano le dinamiche delle emissioni fino al 2017, si può dire che il settore italiano dei trasporti mostra dinamiche virtuose. A fronte di un incremento delle emissioni nell'area dell'euro di quasi il 15%, in Italia in settore riduce le emissioni del 2,7%. Focalizzando il confronto sul trasporto stradale lo scarto è -1,8% in Italia contro +17,5% nell'Eurozona. Nello specifico i veicoli pesanti in Italia riducono il contributo emissivo di quasi il 30% contro una crescita di oltre il 18% nell'area euro. Il percorso verso la riduzione delle emissioni è ancora lungo, e sarà necessario concentrare gli sforzi in ogni settore economico.

Nel caso del trasporto delle persone il trasporto pubblico locale ha un ruolo determinante per spostare quote modali dal trasporto privato su gomma a un trasporto collettivo o condiviso.

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.

Il settore della mobilità e l'impatto Covid

Tra gli effetti collaterali dell'epidemia c'è anche quello sulla sostenibilità dei trasporti all'interno delle città italiane.

Come emerso dal rapporto 2020 dell'Osmm (Optimal sustainable mobility mix), intitolato "Mobilità sostenibile per il rilancio delle città metropolitane", rispetto al periodo precedente al lockdown causato dal coronavirus, l'utilizzo dell'auto come mezzo di trasporto in città è aumentato del 70%, lo spostamento a piedi è cresciuto del 26%, il trasporto pubblico locale è calato del 25% (dati basati sulle richieste di indicazioni registrate da Apple maps in Italia tra il 15 febbraio e il 19 settembre 2020 e sulle posizioni degli utenti da dati google maps tra il 15 febbraio e l'11 settembre 2020). In questo caso è l'effetto Smart working a farsi sentire, con un calo del 27% sui luoghi di lavoro registrato sempre il 30 luglio rispetto a prima della pandemia.

LA POLITICA AMBIENTALE DI TPER

GRI 103-2 GRI 103-3

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 quindi 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.

In questo senso, il potenziamento del trasporto pubblico rappresenta la principale 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 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.

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).

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 ha cercato di 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 pubblico (treni o bus) o condiviso (auto o bici). 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 pubblico o condiviso come scelta ottimale.

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 CO₂.

TPER ha avviato un 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. Rispetto a quest'ultima fonte, TPER ha immesso in servizio i primi autobus a metano nel 2001, nel 2004 ha realizzato e messo in servizio la prima stazione di rifornimento a metano ad alta velocità in Italia, investimento necessario per gestire in modo efficace ed efficiente una flotta significativa di autobus alimentati con tale combustibile. Oggi TPER dispone di 3 impianti di rifornimento gas metano (2 a Bologna, 1 a Ferrara), che utilizza per il rifornimento dei propri mezzi.

TPER ha sviluppato un progetto per la realizzazione di un innovativo impianto per il rifornimento di autobus alimentati a metano liquido (GNL). Questo particolare carburante consentirà di superare i limiti di autonomia ora esistenti con il metano gassoso (CNG), permettendo l'utilizzo di autobus a metano anche per il servizio suburbano ed extraurbano.

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.

I MEZZI TPER

GRI 102-2 GRI 302-5

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 e a idrogeno
- > Trasporto suburbano: impiego di veicoli alimentati a metano (CNG – LNG)
- > Trasporto extraurbano: impiego di veicoli alimentati a metano liquido (LNG)



Trasporto urbano:

impiego di veicoli elettrici / a idrogeno



Trasporto suburbano:

impiego di veicoli alimentati a metano CNG LNG



Trasporto extraurbano:

impiego di veicoli alimentati a metano liquido LNG

Complessivamente il gruppo TPER dispone, al 31 dicembre 2020, di 1.187 mezzi (1.173 al 31 dicembre 2019, 1.150 al 31 dicembre 2018).

	DIESEL	ELETTRICO	IBRIDO DIESEL	CNG	LNG	TOTALE
Interurbano	363				15	378
Suburbano	161		29	63	31	284
Urbano	132	100	43	250		525
	656	100	72	313	46	1.187

Figura 71 – Flotta

Nel territorio complessivamente gestito dalle controllate TPB e TPF sono impiegati anche i mezzi dei partner (complessivamente 219 mezzi).

PARTNER – NUMERO MEZZI	2020
AGI	29
Coerbus	47
Cosepuri	68
SACA	75
Totale	219

Figura 72 – Flotta partner

Di seguito saranno analizzati nel dettaglio solo i mezzi del gruppo TPER.

2020	DIESEL	ELETTRICO	IBRIDO DIESEL	CNG	LNG	TOTALE
EURO 1						-
EURO 2	163					163
EURO 3	236		20	15		271
EURO 4	32			21		53
EURO 5	86		2	7		95
EURO 6	139		50	53	46	288
EEV				217		217
ZEV		100				100
	656	100	72	313	46	1.187

Figura 73 – Dettagli per classe di emissione e alimentazione

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 359 mezzi a metano, di cui 217 bus Enhanced Environmentally Friendly e 46 LNG, si contano 100 mezzi elettrici, con caratteristiche ZEV – Zero Emission Vehicle, 72 bus ibridi, 288 bus Euro 6 di cui 50 ibridi e 99 a metano cng o lng, 95 bus Euro 5. 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 39% 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.

IL 30% dei mezzi risulta alimentato a metano. Tali mezzi sono utilizzati soprattutto nelle aree urbane e suburbane. Per soddisfare le esigenze della flotta a metano, TPER si è dotata di stazioni di rifornimento in due depositi bolognesi ed in quello di Ferrara. TPER è la sola azienda in Italia ad utilizzare per la propria flotta di bus ben tre stazioni di rifornimento di metano, che non rilascia benzene, anidride solforosa e particolato e presenta emissioni di anidride carbonica e di ossidi di azoto.

DETTAGLIO MEZZI TPER PER TIPOLOGIA DI SERVIZIO E CLASSE DI EMISSIONE										
2020	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EEV	ZEV	Totale
Interurbano			68	134	6	69	101			378
Suburbano			36	79	8	12	122	27		284
Urbano			59	58	39	14	65	190	100	525
	-	-	163	271	53	95	288	217	100	1.187

Figura 74 – Dettaglio mezzi TPER per tipologia di servizio e classe di emissione

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 100 filobus, di cui 49 Crealis Neo.

Relativamente alla tipologia di mezzi utilizzati, si contano 74 bus corti, 33 bus di lunghezza media, 58 bus normali, 651 lunghi e 371 superlunghi / snodati.

DETTAGLIO MEZZI PER DIMENSIONE E SERVIZIO	CORTO	MEDIO	NORMALE	LUNGO	SNODATO / SUPERLUNGO/ ULTRALUNGO	TOTALE
Interurbano	16	11	14	242	95	378
Suburbano				227	57	284
Urbano	58	22	44	182	219	525
	74	33	58	651	371	1.187

Figura 75 – Dettaglio mezzi per dimensione e servizio

Rispetto alle barriere architettoniche, 902 bus sono dotati di pedana per agevolare l'utilizzo del mezzo da parte di persone a ridotta mobilità (855 nel 2019). 979 bus hanno il pianale ribassato (955 nel 2019).

BUS CON PEDANA		2020	
		SENZA PEDANA	PEDANA LEVATRICE
Interurbano	Pianale standard	196	12
	Pianale ribassato	16	154
		212	166
Suburbano	Pianale standard		
	Pianale ribassato	27	257
		27	257
Urbano	Pianale standard		1
	Pianale ribassato	46	478
		46	479
Totale		285	902

Figura 76 – Barriere architettoniche

Con riferimento alle logiche di investimento operate nel 2020, TPER ha proseguito nel progetto di alimentazione LNG dei propri mezzi non solo nel comparto dei mezzi classe2, ma anche per i mezzi classe1, con entrata in servizio in ambito sub-urbano a medio raggio di ulteriori 31 bus di fabbricazione IIA modello Citymood.

L'operatività di questa quota già significativa di flotta LNG è reso possibile dall'entrata in servizio parallelamente da ottobre 2020 della stazione di rifornimento mobile dislocata presso il deposito Ferrarese, nelle more che sia completata la costruzione della stazione di rifornimento definitiva, grazie alla quale sarà possibile il rifornimento di ulteriori 30 veicoli (già oggetto di gara).

L'utilizzo del gas metano a bassissima temperatura in fase liquida è contenuto a bordo del mezzo in uno o più speciali serbatoi criogenici, consentendo di imbarcare quantità di combustibile la cui resa in termini di autonomia chilometrica rende questo tipo di mezzo assolutamente equivalente a quello alimentato a gasolio. Allo stato attuale di sviluppo delle varie tecnologie di trazione questi mezzi sono succedanei dei mezzi diesel, per i quali è prevista la graduale dismissione per i servizi di tpl a medio-lungo raggio in ottica "agenda 2030".

Sempre nel 2020 sono stati consegnati da MAN i primi 6 veicoli ibridi alimentati a metano, entrati in servizio durante i primi mesi del 2021, che costituiscono una assoluta novità tecnica nell'ambito dei veicoli ibridi, sino ad oggi comunque connessi al motore diesel e che ora invece assumono ancora maggiore rilievo in ottica di superamento progressivo di tale tipo di combustibile.

Il 2020 ha visto inoltre il completamento della procedura di gara per l'acquisto di autobus a trazione completamente elettrica a batteria con ricarica di tipo plug-in overnight, la cui aggiudicazione si è perfezionata nei primi mesi del 2021 e vedrà le consegne dei primi 6 veicoli a inizio 2022; i veicoli, che inizialmente saranno ricaricati in modalità overnight attraverso colonnine in deposito, saranno già predisposti per lo sviluppo delle ulteriori successive fasi del progetto di elettrificazione che prevede anche la modalità di ricarica con pantografo opportunity ai capilinea.

Parallelamente sono stati acquistati e predisposti per l'allestimento 3 ulteriori bus elettrici a batteria di fabbricazione Iveco-Heuliez, la cui entrata in servizio è prevista nel corso del 2021. Purtroppo la situazione pandemica e le note conseguenti riduzioni dei posti utili di bordo e potenziamento conseguente del numero di mezzi operativi, oltre al rallentamento di tutte le forniture di prodotti industriali, inclusi gli autobus, ha determinato un rallentamento nella dismissione di bus di classe ambientale Euro2 ed Euro3, con particolare riferimento ai mezzi di lunghezza 18 metri, che consentono un maggior coefficiente di trasporto anche in considerazione delle limitazioni di trasporto nel numero di passeggeri imposto dai vari DPCM. Parallelamente alla messa in esercizio di veicoli di nuova fabbricazione nel 2020 è proseguita una mirata politica di individuazione e acquisto sul mercato dell'usato di circa 20 veicoli, in servizio nel 2021, prevalentemente di classe ambientale euro 5/6 ovvero a METANO, utili ad ammortizzare gli effetti dell'invecchiamento del parco e miglioramento delle emissioni, oltre che in previsione dell'ulteriore mancato introito da rimborso accise carburanti diesel che dal 2021 riguarda anche la classe Euro4.

Sono entrati in servizio altresì nel comparto classe 2 n, 20 Iveco Crossway EURO6, low-entry, acquisiti nell'ambito della gara nazionale CONSIP.

I mezzi – ferro

Pur avendo trasferito a TrenitaliaTper 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 2020 l'età media del parco mezzi automobilistico è pari a 12,4 anni, in miglioramento rispetto all'anno precedente. 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.

	2017	2018	2019	2020
Età media bus	13,1	12,8	12,7	12,4
Età media treni	n.d.	4	5	6

Figura 77 – Età media

L'IMPATTO DI TPER SULL'AMBIENTE

GRI 302-1 GRI 302-2 GRI 302-3 GRI 305-1 305-2 305-3 305-4 305-6 305-7

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.

Il sistema di rendicontazione di TPER

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: > Consumi di energia: diretta ed esterni (mezzi partner) > Emissioni dirette ed indirette (GHG Scope 1 e Scope 2) + altre tipologie di emissioni rilevanti per il settore di riferimento > Emissioni GHG Scope 3 (mezzi partner) > Indici di intensità energia ed emissioni

Figura 78 – Rendicontazione TPER

Consumi di energia

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 autotra-

zione 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).

CONSUMI ENERGIA COMPLESSIVI (GJOULE)	2017	2018	2019
Trasporto	968.611	984.535	1.009.436
Altri servizi Mobilità	6.879	7.984	13.654
Sedi – Terminal e altro	140.511	147.677	169.677
Totale	1.116.001	1.140.196	1.192.767
Andamento consumi complessivi	-0,61%	2,17%	5%

Figura 79 – Consumi complessivi

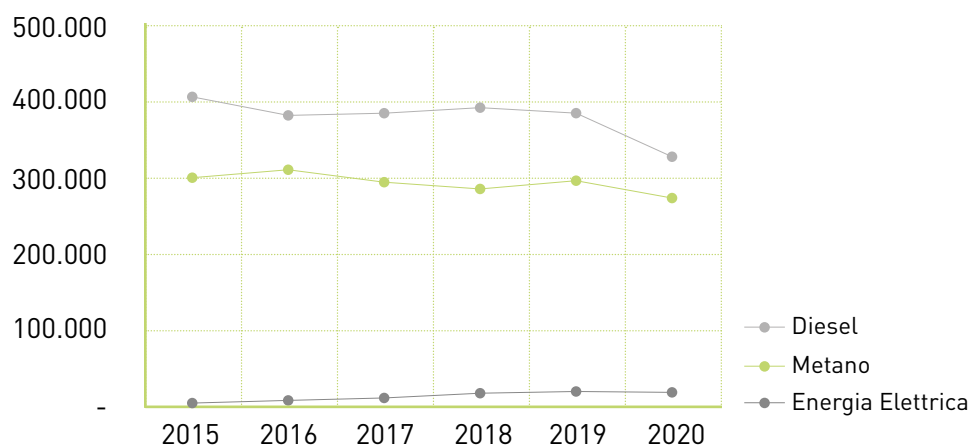
CONSUMI ENERGIA COMPLESSIVI PER SERVIZIO	2018	2019	2020
Trasporto	984.535	1.009.436	650.706
Altri servizi Mobilità	7.984	13.654	14.282
Sedi – Terminal e altro	147.677	169.677	149.341
Partner	93.554	111.658	103.841
Totale	1.140.196	1.192.767	814.329
Totale con partner	1.233.750	1.304.425	918.170
Totale con partner senza treni	949.723	997.539	918.170
Andamento consumi complessivi	2,17%	5%	-32%
Andamento consumi complessivi con partner	2,39%	6%	-30%
Andamento consumi complessivi con partner senza i treni	2,30%	5%	-8%

Figura 80 – Consumi per servizio

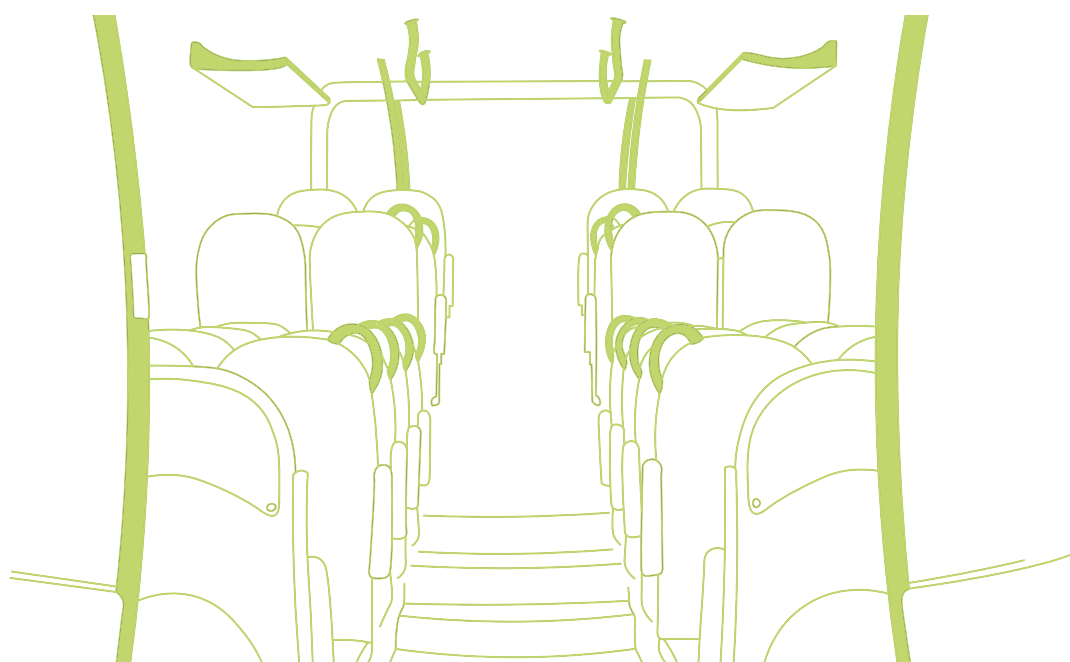
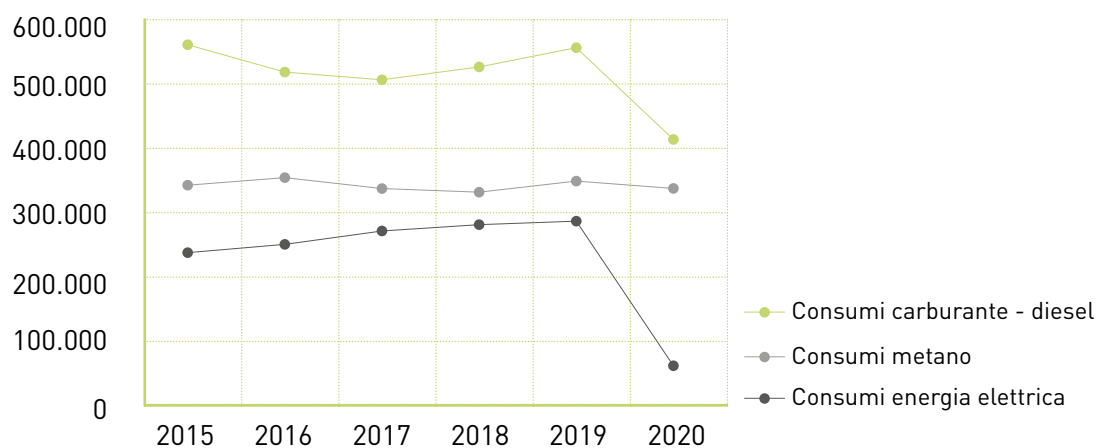
ANDAMENTO CONSUMI COMPLESSIVI	2018	2019	2020
Consumi energia elettrica	281.528	286.972	62.252
Consumi carburante – diesel	526.636	556.554	415.044
Consumi metano	332.032	349.241	337.033
Totale	1.140.196	1.192.767	814.329

Figura 81 – Andamento consumi

Andamento fonti energetiche servizio bus



Andamento fonti energetiche complessivo (impatto ramo ferroviario)



ENERGIA CONSUMATA – GJOULE	2018	2019	2020
Consumi energia elettrica			
Trasporto (bus)	18.142	20.405	19.252
Trasporto (treni)	219.250	221.525	-
KWh termici – sedi e terminal	3.702	3.749	3.781
Sedi e altro	33.793	34.443	33.700
SST	-	-	-
Mafer	5.262	5.545	4.232
Dinazzano Po	1.380	1.304	1.288
Totale	281.528	286.972	62.252
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>	70.819	104.272	57.836
Andamento consumi energia elettrica	3,62%	1,93%	-78,31%
Consumi carburante – diesel			
Trasporto (bus)	392.553	385.350	329.308
Trasporto (treni)	64.777	85.361	-
Altri servizi mobilità	2.223	2.600	1.884
SST	3.841	14.484	11.634
Mafer	-	-	-
Dinazzano Po	64.522	68.759	72.218
Totale	527.917	556.554	415.044
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>	-	-	-
Consumi metano			
Trasporto (bus)	285.971	296.794	274.042
Altri servizi mobilità (include VAZ)	499	963	750
LNG / Biometano			16.150
Sedi e altro	39.397	44.311	39.643
SST	1.281	1.402	321
Mafer	-	4.546	4.546
Dinazzano Po	1.043	1.225	1.582
Totale	328.190	349.241	337.033
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>	-	-	-
Totale consumi	1.140.196	1.192.767	814.329
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>	70.819	104.272	57.836

Figura 82 – Dettagli energia consumata

**ENERGIA ELETTRICA**

CONSUMI ENERGIA ELETTRICA	KWh	2018	2019	2020
Trasporto (bus)		5.039.544	5.668.169	5.347.678
Trasporto (treni)		60.902.720	61.534.796	-
KWh termici – sedi e terminal		1.028.292	1.041.375	1.050.160
Sedi e altro		9.386.815	9.567.478	9.360.981
SST		-	-	-
Mafer		1.461.665	1.540.392	1.175.608
Dinazzano Po		383.204	362.225	357.893
Totale		78.202.240	79.714.435	17.292.320
di cui da fonti rinnovabili		19.672.083	28.964.505	16.065.519
TOTALE SENZA TRENI		17.299.520	18.179.639	17.292.320

Figura 83 – Dettaglio energia elettrica

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)	2018	2019	2020
Trasporto (bus)	9.192	9.023	7.711
Trasporto (treni)	1.517	1.999	-
Altri servizi mobilità (include VAZ)	52	61	44
SST	99	339	272
Mafer	-	-	-
Dinazzano Po	1.511	1.610	1.691
Totale	12.371	13.032	9.718
Di cui da fonti rinnovabili	-	-	-
TOTALE SENZA TRENI	10.854	11.033	9.718

Figura 84 – Dettaglio carburante

**METANO**

CONSUMI METANO (MC)	2018	2019	2020
Trasporto (bus)	8.389.978	8.592.085	7.933.406
Altri servizi mobilità (include VAZ)	14.432	27.868	21.722
LNG / Biometano			467.543
Sedi e altro	1.140.529	1.282.798	1.147.637
SST	37.077	40.597	9.289
Mafer		131.596	131.596
Dinazzano Po	18.631	35.461	45.800
Totale	9.600.647	10.110.405	9.756.993
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>	-		

Figura 85 – Dettaglio metano

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)	2018	2019	2020
Consumi carburante – diesel			
Trasporto (bus)	91.573	109.407	97.668
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>	-	-	-
Consumi metano			
Trasporto (bus)	739	2.251	6.172
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>	-	-	-
Totale consumi	92.312	111.658	103.841

Figura 86 – Consumi partner



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



CONSUMI ENERGIA – PARTNER	UNITÀ	2018	2019	2020
Consumi carburante – Diesel	Ton			
Trasporto (bus)		2.144	2.562	2.287
Altri servizi mobilità		-	-	-
Totale		2.144	2.562	2.287
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>		-		
Consumi metano	Mc			
Trasporto (bus)		21.391	65.169	178.687
Altri servizi mobilità		-	-	-
Sedi e altro		-	-	-
Totale		21.391	65.169	178.687
<i>Di cui da fonti rinnovabili</i>		-		

Figura 87 – Consumi partner nel dettaglio

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.

INDICE DI INTENSITÀ TPL	UNITÀ	2018	2019	2020
Consumi energia	GJ	984.535	1.009.436	650.706
Km percorsi complessivamente	Km	49.865.865	53.661.884	44.205.636
Indice intensità / Intensity index	GJ/km*1000	19,74	18,81	14,72
Consumi energia netto treni	GJ	700.508	702.550	650.706
Km percorsi complessivamente	Km	49.865.865	53.661.884	44.205.636
Indice intensità / Intensity index	GJ/km*1000	14,05	13,09	14,72
INDICE DI INTENSITÀ COMPLESSIVO	UNITÀ	2018	2019	2020
Consumi energia	GJ	1.140.196	1.192.767	814.329
Km percorsi complessivamente	Km	49.865.865	53.661.884	44.205.636
Indice intensità / Intensity index	GJ/km*1000	22,87	22,23	18,42
INDICE DI INTENSITÀ COMPLESSIVO (SENZA TRENI)	UNITÀ	2018	2019	2020
Consumi energia	GJ	856.168	885.881	814.329
Km percorsi complessivamente	Km	44.675.979	48.349.712	44.205.636
Indice intensità / Intensity index	GJ/km*1000	19,16	18,46	18,42

Figura 88 – Indici intensità consumi energia

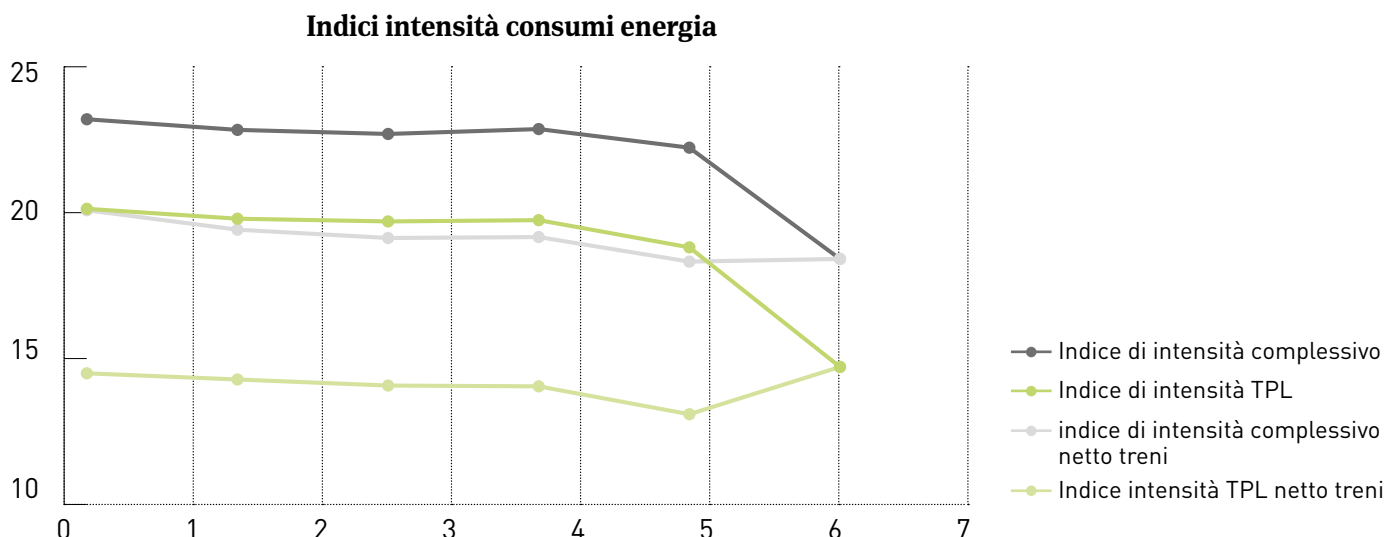


Figura 89 – Indici intensità consumi energia

EMISSIONI

La performance ambientale. Il contributo di TPER alla riduzione delle emissioni

Il tema della sostenibilità ambientale è estremamente rilevante per l'UE.

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.

Questo prevede un ripensamento globale dello sviluppo e delle abitudini di mobilità. I 196 Paesi partecipanti hanno dichiarato la volontà di limitare il riscaldamento atmosferico a meno di 2°C rispetto ai livelli preindustriali per arrivare ad un saldo zero delle emissioni di gas serra già entro il 2050. A seguito della stipula dell'Accordo, gli Stati membri dell'Unione Europea hanno decretato come obiettivo vincolante la riduzione del 40% delle emissioni di gas serra entro il 2030 rispetto alle emissioni del 1990. La riduzione delle emissioni legate ai trasporti, quindi, rappresenta un settore cruciale per ridurre le emissioni complessive. In questo la mobilità collettiva e condivisa rappresenta un'importante opportunità per il raggiungimento dei suddetti obiettivi.

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 96mila tonnellate di CO₂ nei bacini di Bologna e Ferrara, di cui 200 tonnellate per il servizio Corrente.

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

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

Le emissioni di CO₂

Così come per la valutazione dei consumi, anche per le emissioni il perimetro di indagine comprende le aziende controllate, inclusa SST, 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).

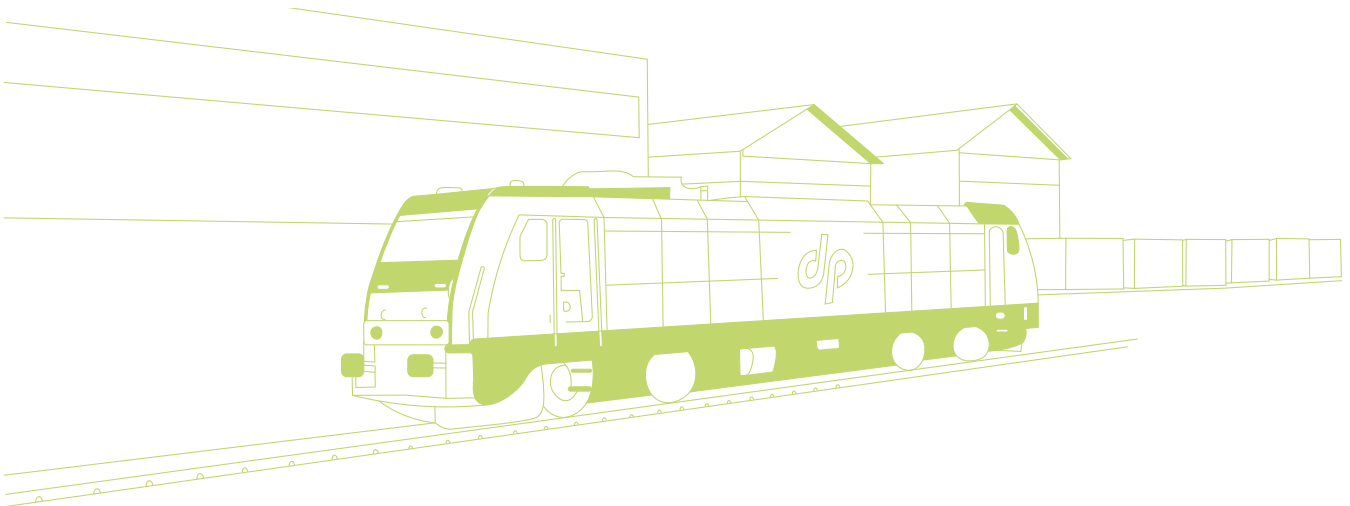
Si segnala che la riduzione di emissioni dal 2018 in poi è stata significativamente provocata dal fatto che tutta l'energia elettrica acquistata da TPER per il trasporto automobilistico, le sedi e gli altri servizi deriva da fonti rinnovabili. Questo comporta un calo consistente delle emissioni, dal momento che nel calcolo le emissioni indirette, ovvero quelle derivanti alla fonte per la produzione di energia elettrica sono nulle, avendo acquistato energia elettrica da fonti rinnovabili. Anche nel 2020 si tiene conto di tale consistente impatto.

Come già ricordato, l'acquisto di energia elettrica nel settore ferroviario non è gestito da TPER. In sostanza, anche per il settore ferroviario le emissioni sul territorio per il trasporto elettrico sono pari a zero. Tuttavia, nel conteggio delle emissioni Scope 2 si è considerata una parziale produzione di questa energia da fonti rinnovabili, rispetto ad un prudente mix energetico.

I dati quantitativi presentati, determinati sulla base di stime, si riferiscono nello specifico alle quantità di carburante per autotrazione e all'energia elettrica utilizzata dai mezzi della flotta TPER (gomma e ferro).

Vengono inoltre presentati i dati delle emissioni per i consumi dei carburanti dei partner in particolare per l'esercizio di parte dei servizi di trasporto erogati da TPER (Scope 3 GHG).

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



Emissioni CO ₂ per Scope	2018	2019	2020
Emissioni Scope 1	55.392.651	57.683.538	48.790.828
Emissioni Scope 2	19.859.612	16.062.353	314.711
Emissioni Scope 3	6.830.242	8.224.619	7.280.694
Totale	82.082.504	81.970.510	56.386.233
Andamento emissioni complessive	-3,39%	-0,16%	-31,21%

Emissioni CO ₂ per Scope senza i treni	2018	2019	2020
Emissioni Scope 1	50.585.591	51.348.996	48.790.828
Emissioni Scope 2	583.901	481.743	314.711
Emissioni Scope 3	6.830.242	8.224.619	7.280.694
Totale	57.999.734	60.055.358	56.386.233
Andamento emissioni complessive	-5,51%	3,54%	-6,11%

Emissioni complessive / Per tipo di attività	2018	2019	2020
Trasporto	73.953.207	73.797.253	48.144.603
Altri servizi Mobilità (include Mafer e Dinazzano Po)	5.905.240	6.093.277	5.964.719
Sedi e altro	2.224.058	2.079.980	2.276.912
Totale	82.082.505	81.970.510	56.386.233
Andamento emissioni complessive	-3,39%	-0,16%	-31,21%

Emissioni complessive / Per tipo di attività escluso treni	2018	2019	2020
Trasporto	49.870.435	51.882.101	48.144.603
Altri servizi Mobilità (include Mafer e Dinazzano Po)	5.905.240	6.093.277	5.964.719
Sedi e altro	2.224.058	2.079.980	1.860.826
Totale	57.999.734	60.055.358	55.970.147
Andamento emissioni complessive	-5,51%	3,54%	-6,11%

Figura 90 – Andamento emissioni

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 CO₂. 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.

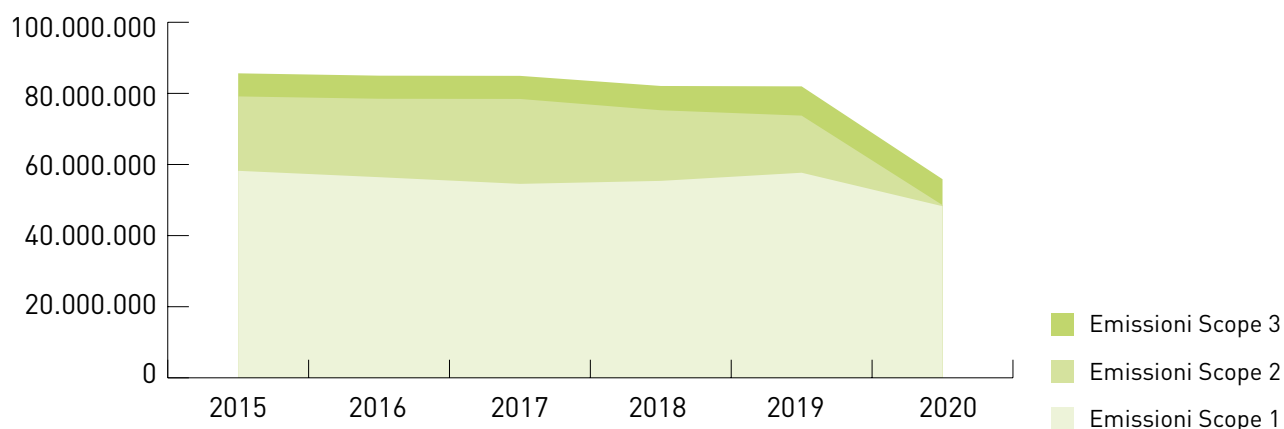


Figura 91 – Andamento Emissioni complessive

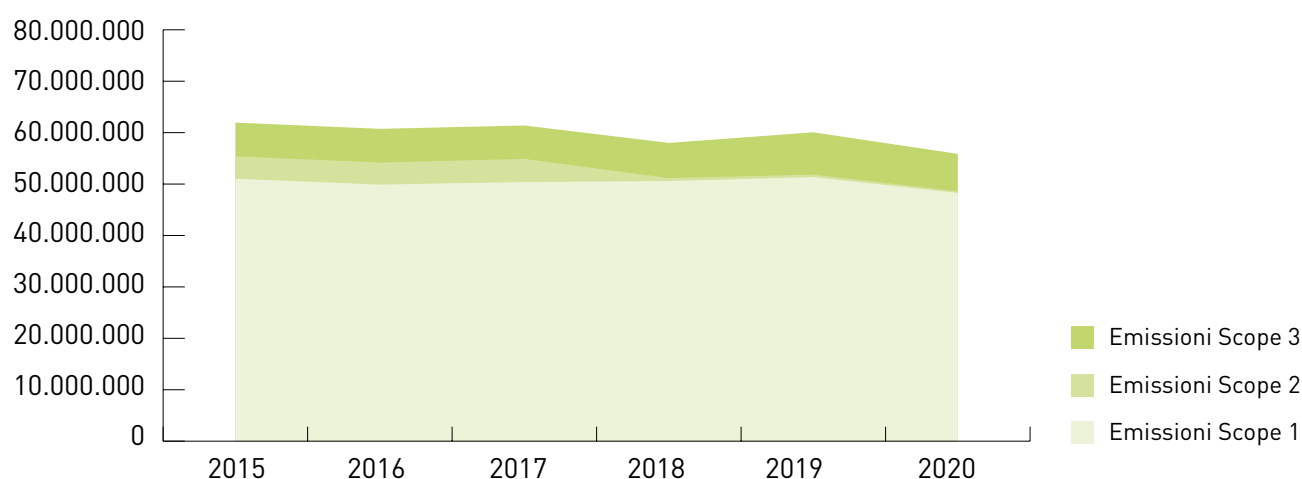


Figura 92 – Emissioni complessive - escluso treni

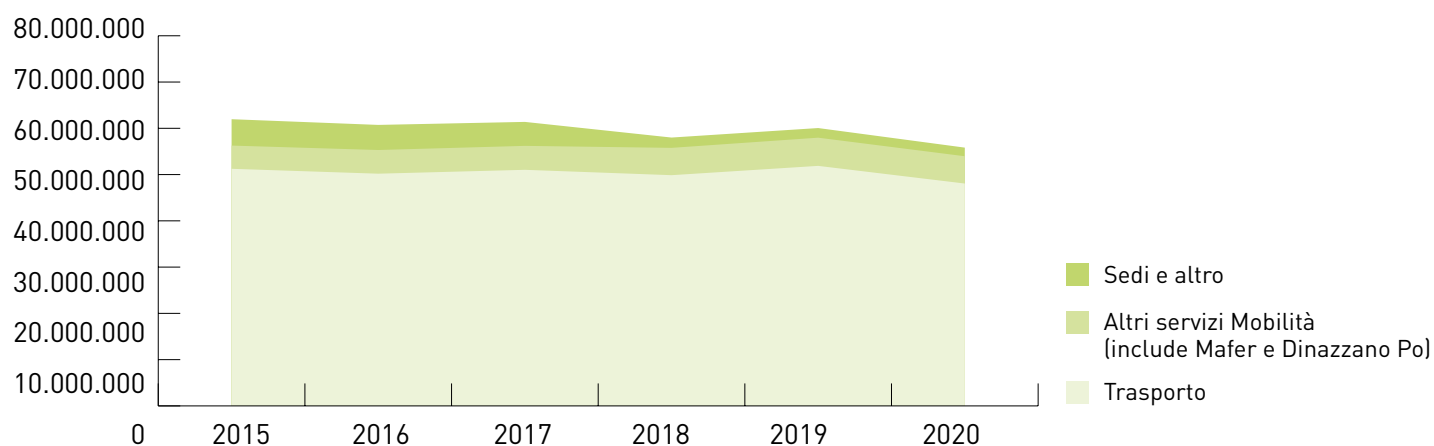


Figura 93 – Emissioni complessive per tipo di attività

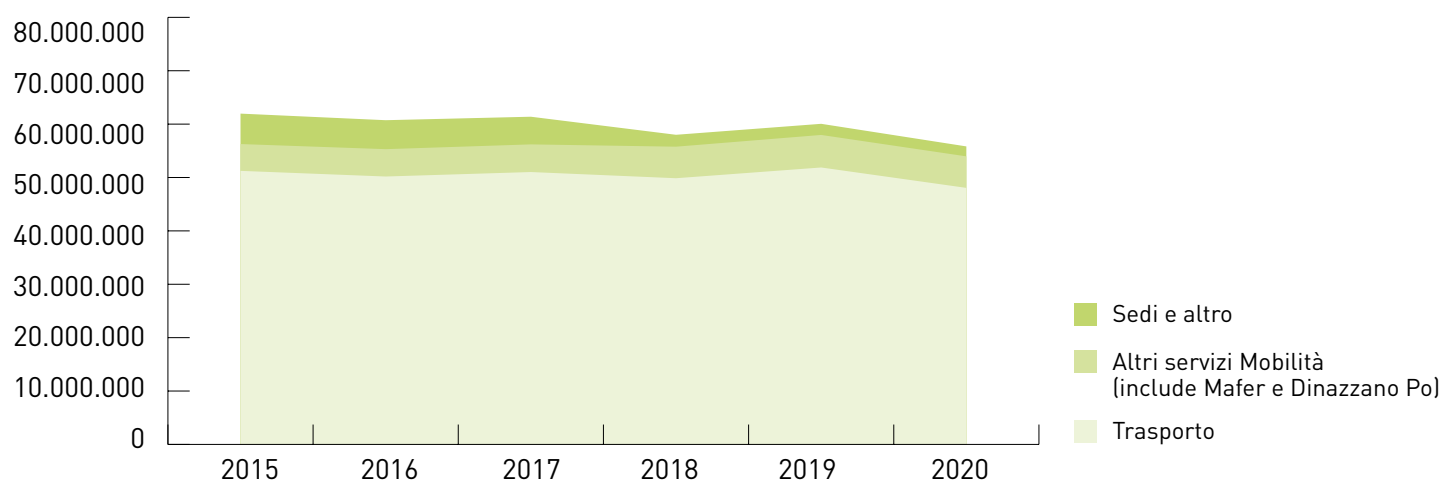


Figura 94 – Emissioni complessive per tipo di attività - escluso treni

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.

Emissioni dannose per l'ambiente

Sono pericolose per l'ambiente le emissioni di idrocarburi e monossido di carbonio.

	2018	2019	2020
Totale emissioni idrocarburi	108.892	96.536	76.542
Di cui non metanici	34.320	34.576	30.944
ANDAMENTO	-12,99%	-11,35%	-20,71%
Nel triennio	-20%	-23%	-30%

Figura 95 – Andamento emissioni idrocarburi

	2018	2019	2020
Totale emissioni monossido di carbonio	560.277	557.656	467.714
ANDAMENTO	-7,22%	-0,47%	-16,13%
Nel triennio	-12,95%	-7,65%	-16,52%

Figura 96 – Andamento emissioni CO

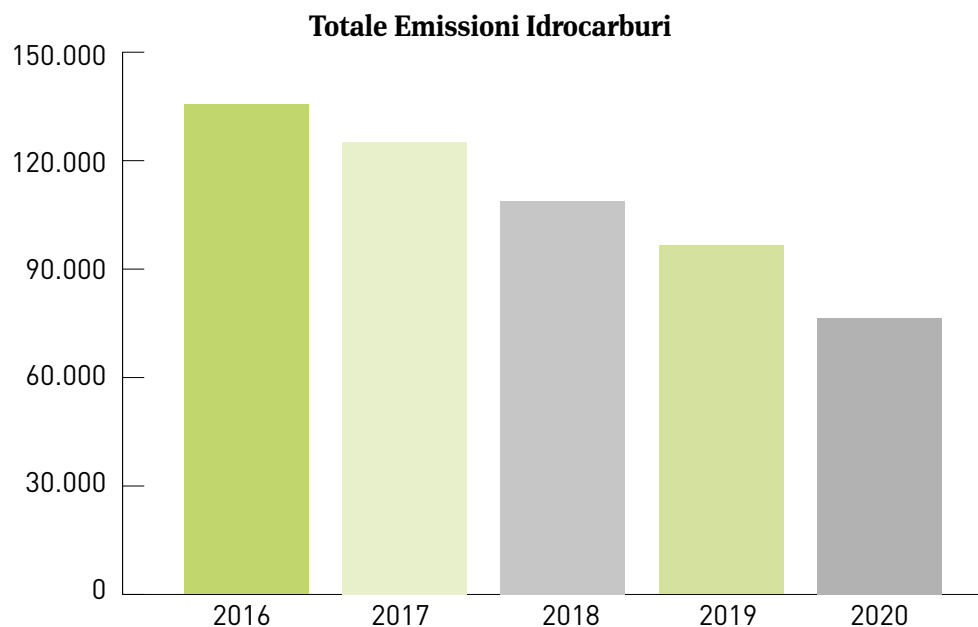


Figura 97 – Andamento emissioni idrocarburi

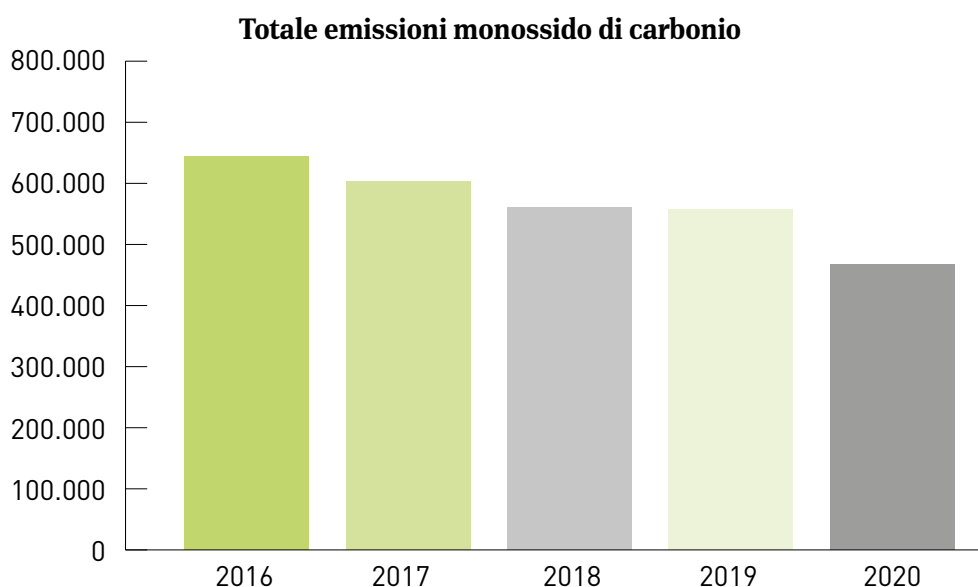


Figura 98 – Andamento emissioni CO

Emissioni dannose per la salute umana

Sono pericolose per l'ambiente le emissioni di idrocarburi e monossido di carbonio.

	2018	2019	2020
Totale emissioni particolati	13.014,41	9.732,14	6.535,23
ANDAMENTO	-23,37%	-25,22%	-32,85%
Nel triennio		-42,70%	-49,78%

Figura 99 – Andamento Emissioni particolati

	2018	2019	2020
Totale emissioni ossidi di azoto	662.979	572.819	445.830
ANDAMENTO	-14,65%	-13,60%	-22,17%
Nel triennio	-21,87%	-26,26%	-32,75%

Figura 100 – Andamento emissioni di ossido di azoto

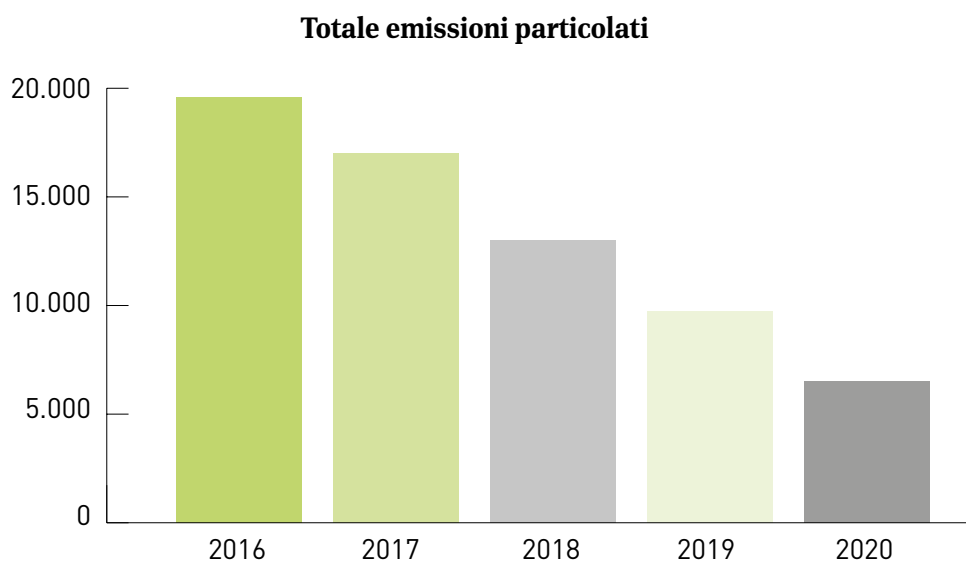


Figura 101 – Andamento emissioni particolati

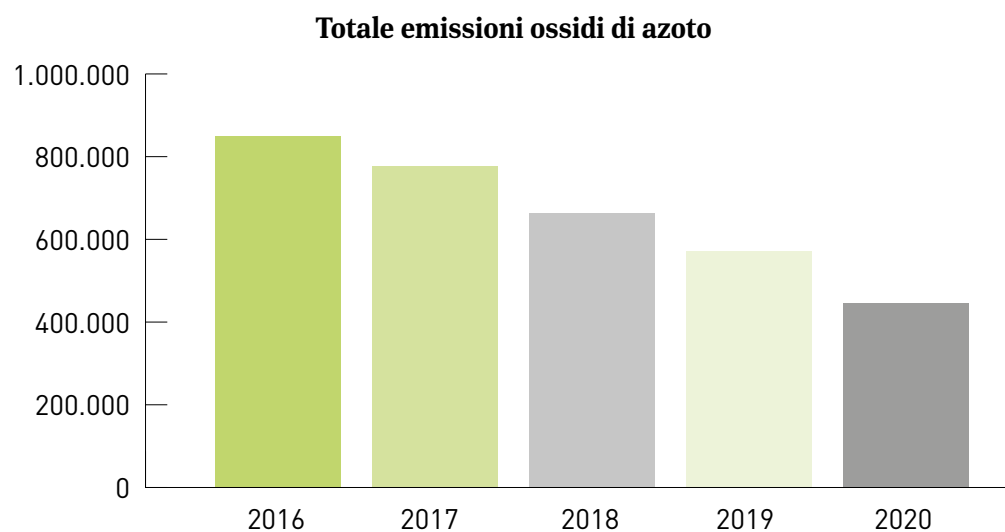


Figura 102 – Andamento emissioni di ossido di azoto

Indice intensità emissioni

Si riporta di seguito l'indice di intensità delle emissioni.

Intensità delle emissioni	Unità	2018	2019	2020
Indice di intensità tpl				
Emissioni CO2 tpl	Kg CO2e	73.953.206	73.797.253	48.144.603
Km percorsi complessivamente	Km	49.865.865	53.661.884	44.205.636
Indice intensità / Intensity index	CO2/km	1,48	1,38	1,09
Andamento indice				
		-2,22%	-7,08%	-20,9%
Nel triennio			-9,4%	-26,6%
Indice di intensità complessivo				
Emissioni CO2 complessive	Kg CO2e	82.082.504	81.970.510	56.386.233
Km percorsi complessivamente	Km	49.865.865	53.661.884	44.205.636
Indice intensità / Intensity index	CO2/km	1,65	1,53	1,28
Andamento indice				
		-4,74%	-7,2%	-17,3%
Nel triennio			-11,6%	-23,2%
Indice di intensità tpl – escluso treni				
Emissioni CO2 tpl	Kg CO2e	49.870.435	51.882.101	48.144.603
Km percorsi complessivamente	Km	44.675.979	48.349.712	44.205.636
Indice intensità / Intensity index	CO2/km	1,12	1,07	1,09
Andamento indice				
		-4,02%	-3,9%	-1,9%
Nel triennio			-8,1%	-16,8%
Indice di intensità complessivo escluso treni				
Emissioni CO2 complessive	Kg CO2e	57.999.734	60.055.358	56.386.233
Km percorsi complessivamente	Km	44.675.979	48.349.712	44.205.636
Indice intensità / Intensity index	CO2/km	1,30	1,24	1,27
Andamento indice				
		-7,21%	-4,3%	-2,4%
Nel triennio			-12,1%	-2,7%

Figura 103 – Intensità emissioni

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.

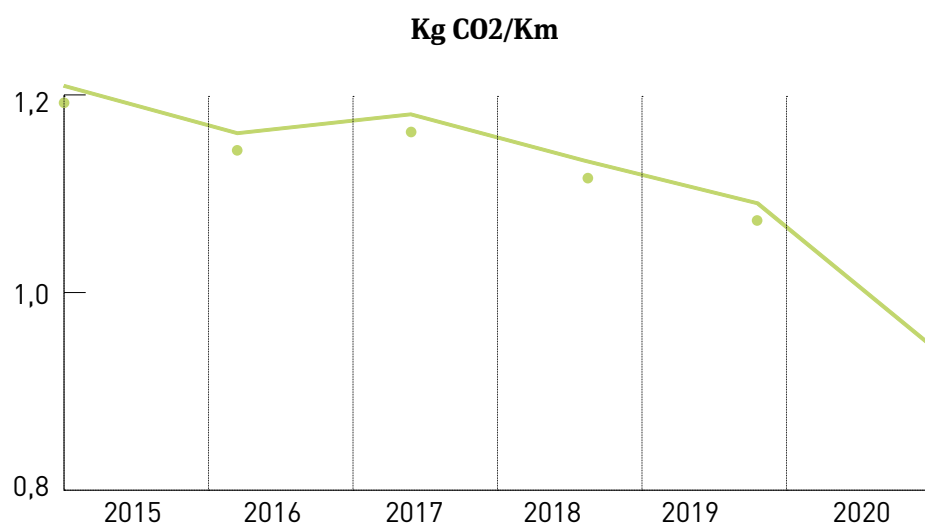
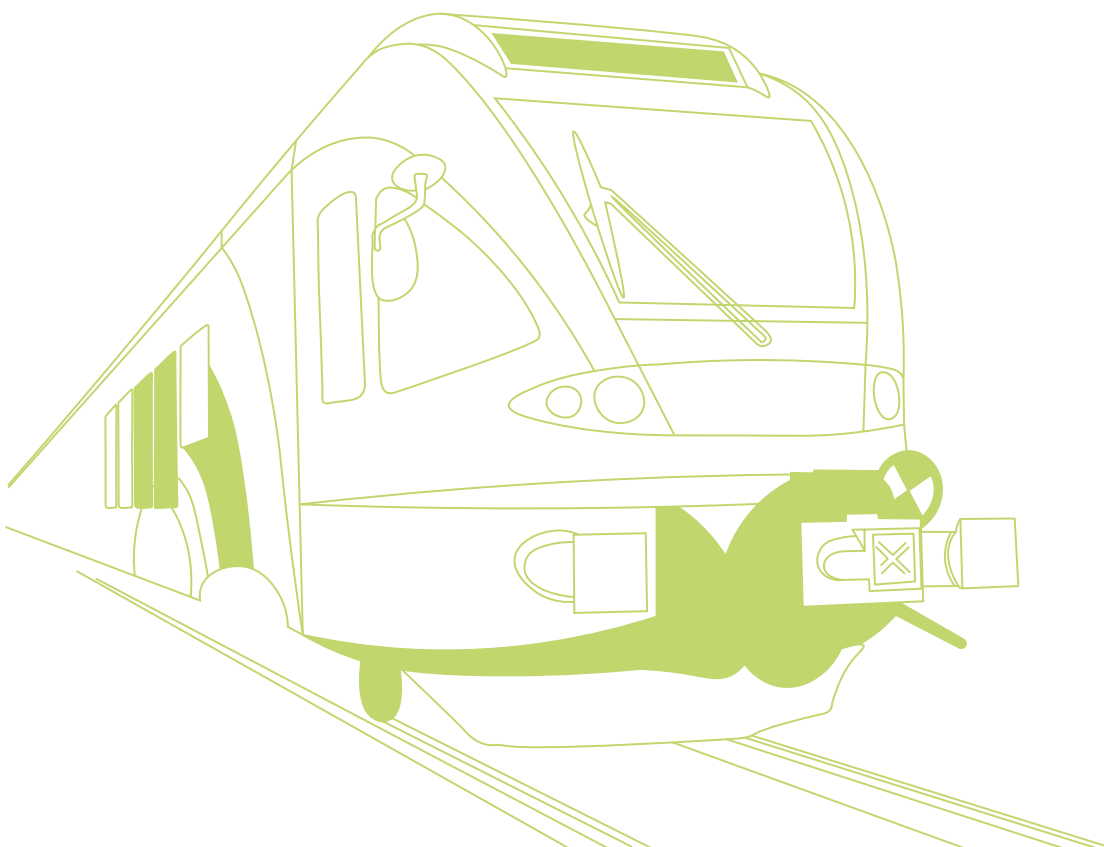


Figura 104 – Riduzione CO2 nelle emissioni



GESTIONE DEI RIFIUTI

GRI 306-2

Nel 2020 TPER ha prodotto complessivamente circa 1.903 mila tonnellate di rifiuti, di cui circa 731 mila classificati come non pericolosi.

Complessivamente nel 2020 circa il 67% 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.

Rifiuti per tipologia e metodo di smaltimento (in tonnellate)	2017	2018	2019	2020
Rifiuti pericolosi				
Riciclaggio – recupero	610.209	617.805	827.998	568.811
Smaltimento	316.598	355.207	351.343	222.295
Totale rifiuti pericolosi	926.807	973.012	1.179.341	791.106
Rifiuti non pericolosi				
Riciclaggio	454.115	449.656	521.970	484.712
Smaltimento	81.339	115.439	202.175	268.675
Stoccaggio	-	28.980		
Altri	184	-		
Totale rifiuti non pericolosi	535.638	594.075	724.145	753.387
Totale	1.462.445	1.567.087	1.903.486	1.544.493

Figura 105 – Rifiuti per tipologia e metodo di smaltimento (in tonnellate)

Rifiuti prodotti (in migliaia tonnellate)	2017	2018	2019	2020
Da Gestione complessiva	1.462	1.567	1.903	1.544
Di cui avviati a recupero	961	1.067	1.350	1.030
Di cui smaltiti	489	471	553	514
Di cui pericolosi	927	973	1.179	791

Figura 106 – Rifiuti prodotti (in migliaia di tonnellate)

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

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

Lo standard di rendicontazione relativo alle risorse idriche (GRI 303) è stato aggiornato nel 2018 dal Global Reporting Initiative allo scopo di introdurre la *best practice* nella gestione dell'acqua nella pratica di reporting. Lo standard è coerente con gli SDG / obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 della Nazioni Unite, in particolare con l'obiettivo 6, che affronta le problematiche dell'acqua potabile, dei servizi igienico-sanitari e dell'igiene, nonché la qualità e la sostenibilità delle risorse idriche in tutto il mondo. La versione aggiornata dello standard introduce un quadro per la raccolta di informazioni sull'uso dell'acqua di un'organizzazione, sugli impatti associati e su come affrontarli. Obiettivo è anche quello di comprendere meglio gli impatti sulle risorse di acqua dolce, in particolare nelle aree classificate di 'stress idrico'. CSP applica lo standard GRI 303 a partire dalla presente DNF.

Le politiche di prelievo dell'acqua – risorsa condivisa

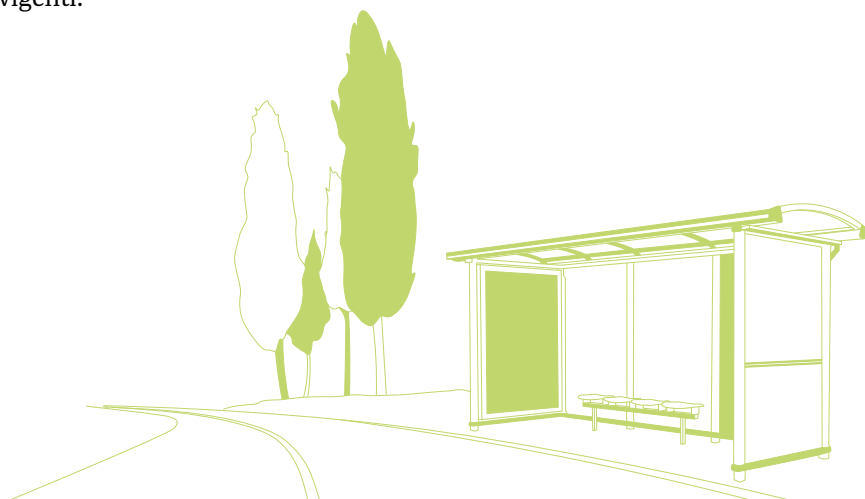
Fonti di prelievo – Nell'ambito di una politica ambientale di consumo responsabile delle risorse, i prelievi delle fonti idriche sono stati pianificati da TPER secondo una logica di ridurre l'impatto.

I prelievi di acqua da parte di TPER si riferiscono principalmente agli impianti autolavaggio e dipendono sia dal numero dei bus in servizio sia dalla quantità dei lavaggi di ciascun bus. Tali consumi sono anche influenzati dalle condizioni meteo e dalla conseguente frequenza di lavaggio dei veicoli.

Stress idrico – Lo stress idrico fa riferimento alla capacità o incapacità di soddisfare la domanda di acqua, sia umana che da parte degli ecosistemi nel loro complesso. Lo stress idrico può fare riferimento alla disponibilità, alla qualità o all'accessibilità dell'acqua. Come strumento per la valutazione delle aree a stress idrico si è fatto riferimento all'Aqueduct Water Risk Atlas wri.org/aqueduct del World Resources Institute.

Il territorio di riferimento dove sono ubicate le sedi operative di TPER è classificato come area a stress idrico elevato (High 3-4). Per tale ragione gli utilizzi di acque per i processi industriali devono tener conto di tale situazione. Cionondimeno non si ritiene che gli impianti di TPER abbiano impatti rilevanti sulla disponibilità di acqua per il territorio di riferimento.

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



I prelievi idrici

Il dato relativo ai consumi idrici si attesta a circa 48 megalitri di acqua utilizzata nel 2020. 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. La differenza in aumento rispetto agli anni precedenti deriva da una variazione del perimetro, che vede nel 2020 la contabilizzazione dei consumi idrici di tutte le controllate.

Prelievo idrico	2017	2018	2019	2020
Risorse idriche di terze parti / acquedotti				
Acqua dolce (< 1,000 mg/L Totale Solidi Disciolti)	49.156	45.542	57.561	47.586*
Altre tipologie di acqua (→ 1,000 mg/L Totale Solidi Disciolti)	-			
Totale (mc)	49.156	45.542	57.561	47.586
Totale in Litri	49.156.000	45.542.000	57.561.000	47.586.000
Totale in Megalitri	49	46	58	48
*differenza data dal diverso perimetro – manca ramo ferroviario				

Figura 107: La definizione di acqua dolce / altre tipologie di acqua, adottata dai GRI Standards, si basa sulla norma ISO 14046:2014 e sul documento dell'USGS (United States Geological Survey), Water Science Glossary of Terms, water.usgs.gov/edu/dictionary.html, (accesso 1° giugno 2018) e sul documento dell'OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità) Guidelines for Drinking-water Quality (Linee guida sulla qualità dell'acqua potabile) del 2017

Gli scarichi idrici

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





07

L'IMPEGNO DI TPER NEL TERRITORIO



L'IMPEGNO DI TPER NEL TERRITORIO

GRI 413-1

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.

Nei comuni di Bologna, Casalecchio di Reno, Granarolo nell'Emilia e San Lazzaro di Savena l'uso del bus è gratuito per i giovanissimi studenti delle scuole elementari (generalmente bambini sotto i 10 anni). In particolare, a Bologna, grazie a un contributo del Comune, viaggiano gratuitamente anche gli studenti delle scuole medie inferiori. Da settembre 2020 il beneficio è stato esteso in tutta la regione.

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). Da settembre 2018 anche gli studenti dell'ultimo anno della scuola secondaria di primo grado residenti a Ferrara viaggiano gratuitamente nell'area urbana del capoluogo estense grazie ad un contributo del comune medesimo.

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, così come nei bacini Seta di Modena e Reggio Emilia con biglietto SETA. Infatti, il sistema di tariffazione regionale integrata "Mi Muovo" consente l'utilizzo di un unico titolo di viaggio. Il progetto prevede l'utilizzo di titoli di viaggio magnetici e a micro-chip in tutto il territorio regionale e la suddivisione del territorio in zone ai fini del controllo della tariffa, che si determina in base al numero di zone attraversate durante il viaggio. Sul piano dell'accessibilità fisica bisogna considerare che un individuo che sia disabile, anziano o con passeggino, per rendere effettivo il proprio diritto di libero soggiorno e di libera mobilità, deve avere 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 (si veda più avanti in particolare l'iniziativa "Oltre le barriere").

Con l'obiettivo di incentivare l'accessibilità del trasporto pubblico e la sua fruizione "Smart", da 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

GRI 103-2 GRI 103-3 GRI

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.

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 externalità 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".

Nei primi mesi del 2020 si sono completate le estrazioni dei premi previsti per la campagna 2019-2020 e il concorso non è stato rinnovato in attesa dell'evoluzione della situazione sanitaria. 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 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 Anteas, 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, ISTITUZIONI, REGOLATORI

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. Tutte le risposte ad interrogazioni, la partecipazione a commissioni consiliari e riunioni con enti sono tracciate dall'azienda anche per l'importante impegno del personale aziendale per dare riscontro a quanto richiesto.

Anche nel 2020 molte sono state le iniziative congiunte con le istituzioni, che trovano riscontro anche nelle conferenze stampa organizzate insieme.

FORMAZIONE E EDUCAZIONE

GRI 103-2 GRI 103-3 GRI 413-1

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.

Nello specifico, "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.

Giovani studenti: l'autobus da comunità a community

TPER ha proseguito anche per il 2020 nell'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. Tra i temi sviluppati si citano 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. Per il 2020 è stata inoltre data particolare attenzione al tema sicurezza a bordo mezzi per tener conto dei protocolli adottati dall'azienda in materia di rischio infettivo.

In considerazione dell'emergenza Covid, peraltro, per il 2020 i consueti incontri con il personale TPER sono avvenuti in modalità remota. Nello specifico sono stati organizzati tre incontri con tre classi di due scuole medie inferiori. Gli studenti hanno così almeno virtualmente 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. Le persone di TPER coinvolte hanno risposto a quesiti e curiosità dei giovani studenti.

LA CRESCITA SOCIALE

GRI 103-2 GRI 103-3 GRI 413-1

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.

L'obiettivo è quello 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.

Per il 2020 il rispetto delle regole riguarda anche il rischio infettivo, e quindi il rispetto del protocollo di sicurezza adottato da TPER, con particolare riferimento all'obbligo di indossare la mascherina e igienizzare le mani.

MARKETING COMMUNICATION

GRI 103-3 GRI 103-3

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 conces-

sionaria 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 condiviso 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, la Fondazione Cirulli di San Lazzaro di Savena, e dal 2020 la Fondazione Marconi nel comune di Sasso Marconi, fermata riqualificata anche per tener conto di una maggiore riconoscibilità ai fini culturali e turistici.

ALTRE INIZIATIVE

GRI 413-1

Tutte le attività sotto elencate prevedono a vario titolo il coinvolgimento della comunità locale.

Promozione delle attività istituzionali

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.

- > Fondazione Innovazione Urbana – campagne di comunicazione e sensibilizzazione dei cittadini sulla mobilità sostenibile a Bologna, in particolare in termini di visibilità della Campagna di comunicazione per il bilancio partecipativo, con presentazione di idee da parte dei cittadini bolognesi e votazione delle proposte
- > Assessorato Politiche Giovani – collaborazione per dare visibilità alla campagna di formazione e orientamento al lavoro rivolto ai giovani (18-25 anni) del Comune di Bologna
- > Genius Bononiae – collaborazione per dare visibilità alle iniziative avviate
- > Visibilità alla campagna di comunicazione della Regione Emilia-Romagna sul corretto uso degli antibiotici
- > Prosecuzione nelle attività previste all'interno dei Patti di Collaborazione tra cittadini e Amministrazione per la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani
- > Patto "Capo D", firmato dal Comune di Bologna con otto eccellenze del territorio bolognese, tra cui TPER, a sostegno delle pari opportunità uomo donna nel mondo del lavoro
- > Quartiere Navile – Accordo con Fortitudo Social per l'organizzazione dei campi estivi

Diversità è inclusione

TPER ha supportato il Comune di Bologna nel percorso per la candidatura al Premio europeo Città accessibile 2021. Un percorso che prima ancora di essere amministrativo è culturale e valoriale che parte dal riconoscere le persone con disabilità come soggetti attivi che devono essere messi nelle condizioni di realizzare il loro progetto di vita indipendente. In collaborazione con Comitato Italiano Paralimpico di Ferrara TPER ha offerto 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.

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 paralimpico, della cultura e della scuola.

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:

- > ANTARTIDE UNIVERSITÀ VERDE – progetto scuole in media stat bus, da comunità a community
- > BOLOGNA ESTATE 2020– Calendario eventi da giugno a ottobre che ha previsto la distribuzione di materiale informativo anche nell'ambito della Campagna Abbonati
- > BOOKCROSSING – realizzazione di tre spazi dotati di libreria dove dipendenti e ospiti possono lasciare o prendere i libri esposti, registrati con timbro e adesivo TPER
- > Partecipazione alla campagna di comunicazione FAIR PLAY dell'Osservatorio Regionale sulla Sicurezza stradale, che consiste nella produzione di un video promozionale e informativo sulla sicurezza stradale

TPER ha inoltre fornito il proprio contributo per la summer school di Alma mater, per un Master di giornalismo e per il Coro antoniano.

Eventi e manifestazioni

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

- > Partecipazione all'evento di commemorazione "Bologna non dimentica – 2 agosto 1980", commemorazione per i 40 anni dalla strage del 2 Agosto 1980 a Bologna. Causa Covid19, la consueta manifestazione non si è potuta tenere secondo le forme tradizionali, TPER ha voluto essere presente e parte attiva nell'organizzazione delle iniziative. Si è pertanto risposto all'invito di Cantiere Bologna per la partecipazione agli eventi di sabato 1 agosto con l'allestimento di una delle 10 "Stazioni della memoria" presenti da Piazza Nettuno e lungo via Indipendenza, fino a Piazza XX Settembre. Precisamente quella presso la banchina di fermata della linea 20 di via Indipendenza, ove un roll up con immagini e storia dell'Autobus37, tristemente noto per essere stato usato per il trasporto delle vittime riconosceva anche il grande lavoro fatto dalle maestranze TPER per la sua rimessa in servizio. Presso la banchina è stata allestita una Mostra fotografica del Circolo Autoferrotranvieri G.Dozza con le immagini della Stazione di Bologna e dei soccorsi di quei tragici momenti. Contestualmente Cantiere Bologna ha lanciato una raccolta donazioni per la realizzazione del progetto, sostenuto anche dall'Assemblea legislativa della Regione. TPER ha aderito con un contributo economico a fronte del quale ha ricevuto un quantitativo di Braccialetti della memoria con raffigurato l'Orologio della Stazione di Bologna nell'ora esatta dell'avvenuta esplosione, distribuiti al personale coinvolto nella realizzazione delle iniziative. Domenica 2 Agosto, inoltre, si è celebrato non solo il 40 esimo Anniversario del 2 AGOSTO ma anche la Giornata in memoria delle vittime di tutte le stragi. TPER ha voluto dare un segnale di vicinanza e affetto ai parenti delle vittime accompagnandoli con un servizio transfer effettuato con i propri autobus, da Piazza Maggiore – location palco delle Autorità e sito dell'Autobus37, alla Stazione. Per l'importanza della ricorrenza sono state effettuate anche interviste e video ad opera di RAI NEWS24, RAI STORIA, rivolte ad Agide Melloni, autista dell'Autobus37, ai colleghi che hanno curato la rimessa in servizio del mezzo e alla Presidente Gualtieri.
- > Partecipazione, con un proprio stand in Piazza Maggiore a Bologna, e sostegno alla Settimana Europea della Mobilità sostenibile (settembre 2020), 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. Con l'occasione sono stati approfonditi i temi della sicurezza a bordo mezzi rispetto ai rischi Covid.

- > Partecipazione all'iniziativa della cena a scopo benefico del 2 settembre 2020 in Piazza Maggiore, organizzata da Bologna Welcome per il personale sanitario impegnato nell'emergenza Covid

Sostegno associazioni no profit

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

- > Rivestiti – Terra Equa – Festival del Commercio equo e solidale
- > Casa dei Risvegli Amici di Luca – struttura innovativa dedicata alla riabilitazione, formazione e ricerca nel campo delle gravi cerebrolesioni acquisite
- > AMOA – associazione medici oculisti per l'Africa – prestazioni specialistiche di oculistica e ottica con fornitura di occhiali
- > UDI – Unione Donne Italiane – supporto alle Campagne organizzate contro la violenza sulle donne e visibilità sui mezzi con locandine per la diffusione dei Centri di ascolto
- > Donne al Centro – Contro la Violenza – supporto alle Campagne organizzate contro la violenza sulle donne e visibilità sui mezzi con locandine per la diffusione dei Centri di ascolto
- > MOZART14 – Visibilità alle iniziative dell'Associazione Mozart14, nata per portare avanti i progetti sociali e educativi voluti da Claudio Abbado. TPER supporta e contribuisce alla realizzazione del progetto principale dell'Associazione che è quello di portare la musica in carcere, in ospedale, tra gli adulti o gli adolescenti, anche attraverso l'acquisto di biglietti per gli spettacoli, distribuiti ai dipendenti o agli abbonati, come nel caso del Concerto benefico in memoria del maestro Claudio Abbado
- > AIL – Associazione che promuove e sostiene la ricerca scientifica per la cura delle leucemie, dei linfomi e del mieloma. Assolve il compito di assistere i malati e le loro famiglie, e sensibilizza l'opinione pubblica sulla lotta contro le malattie del sangue. Supporto e visibilità alle Campagne AIL, disponibilità spazi per locandine a bordo mezzi o possibilità di vendere prodotti solidali in postazioni presso TPER
- > ANT – Fondazione non profit in Italia per l'assistenza socio-sanitaria domiciliare gratuita ai pazienti oncologici. Supporto e visibilità alle Campagne ANT, disponibilità spazi per locandine a bordo mezzi o possibilità di vendere prodotti solidali in postazioni presso TPER
- > TELETHON – Maratona televisiva nata nel 1965 negli Stati Uniti d'America su iniziativa del famoso attore Jerry Lewis con il fine di raccogliere fondi per la ricerca sulla distrofia muscolare. Supporto e visibilità alle Campagne TELETHON. Contributo in occasione festività natalizie
- > Medici Senza Frontiere – Organizzazione internazionale non governativa, fondata il 22 dicembre 1971 a Parigi da medici e giornalisti, tra cui Bernard Kouchner, che ha lo scopo di portare soccorso sanitario ed assistenza medica nelle zone del mondo in cui il diritto alla cura non è garantito. Contributo in occasione festività natalizie
- > Save The Children – organizzazione internazionale indipendente che dal 1919 lotta per migliorare la vita dei bambini, operando in 120 paesi. Contributo in occasione festività natalizie
- > KOMEN – Organizzazione basata sul volontariato, in prima linea nella lotta ai tumori del seno. Oltre al contributo in occasione festività natalizie, TPER partecipa con la propria squadra aziendale capitanata dalla presidente alla manifestazione sportiva che si svolge nel centro della città di Bologna, con grande partecipazione della cittadinanza





08

GRI CONTENT INDEX INDICE DEGLI INDICATORI GRI



GRI CONTENT INDEX

INDICE DEGLI INDICATORI GRI

GRI 102-55

Ove non diversamente indicato, i GRI Standards adottati si riferiscono a quelli pubblicati nel 2016.

GRI Sustainability Reporting Standard		Riferimenti Capitolo / Paragrafo	Pag	Note Applicazione standard
102	INFORMATIVA GENERALE			
	PROFILO DELL'ORGANIZZAZIONE			
102-1	Nome dell'organizzazione	TPER in sintesi TPER / Profilo e Identità	6 16	
102-2	Attività, marchi, prodotti e servizi	TPER TPER / Profilo e Identità	6 16	
		La gestione responsabile del business / I servizi offerti	48	
		Contesto di riferimento e scenari / Il contesto normativo e regolatorio	21/23	
		La gestione responsabile del business / Progetti	52	
		La gestione responsabile del business / L'Innovazione	54	
		La gestione responsabile del business / Posizionamento di settore e benchmarking	62	
		Sostenibilità ambientale / I mezzi TPER	128	
102-3	Luogo della sede principale	TPER / Profilo e Identità	16	
102-4	Luogo delle attività	TPER / Profilo e Identità	16	
		La gestione responsabile del business / I servizi offerti	48	
102-5	Proprietà e forma giuridica	TPER / Governance e struttura societaria	16	
102-6	Mercati serviti	TPER / Profilo e Identità	16	
		La gestione responsabile del business / I servizi offerti	48	
102-7	Dimensione dell'organizzazione	TPER / Profilo e Identità	16	
		La gestione responsabile del business / Posizionamento di settore e benchmarking	62	
102-8	Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Occupazione	110	
102-9	Catena di fornitura	Etica, integrità, compliance / La gestione responsabile della catena di fornitura	82	
102-10	Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura	La gestione responsabile del business / I servizi offerti	48	
102-11	Principio di precauzione	Etica, integrità, compliance / La gestione dei rischi	76	
102-12	Iniziative esterne	TPER / Governance e struttura societaria	17	
102-13	Adesione ad associazioni	TPER / Governance e struttura societaria	17	
	STRATEGIA			
102-14	Dichiarazione di un alto dirigente	Lettera agli stakeholder	4	
102-15	Impatti chiave, rischi e opportunità	L'emergenza Covid-19	8	

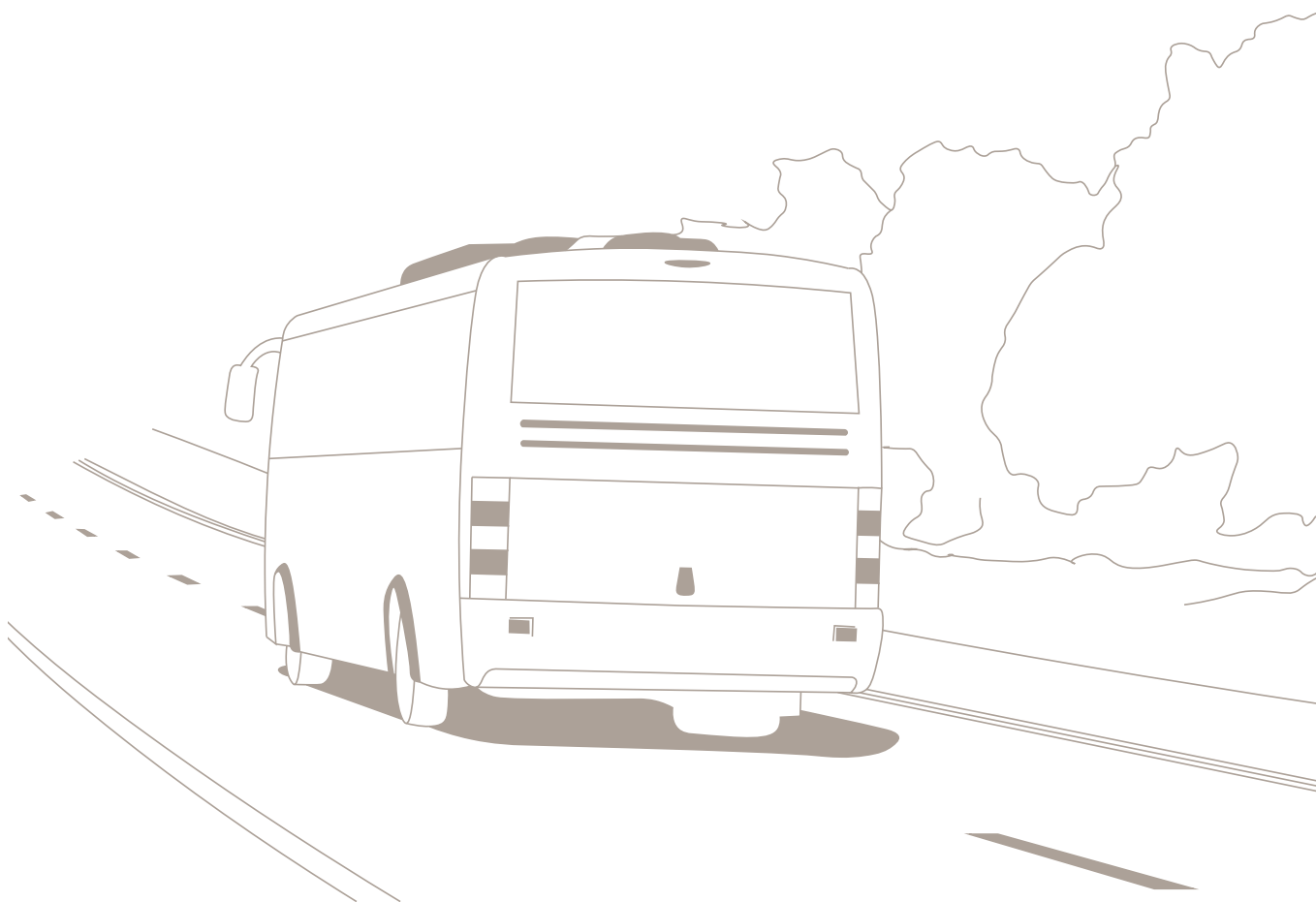
		Strategie e obiettivi di sostenibilità	32
		Etica, integrità, compliance / La gestione dei rischi	76
ETICA ED INTEGRITÀ			
102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento	TPER / Profilo e Identità	16
		Etica, integrità, compliance / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione	71
102-17	Meccanismi per ricercare consulenza e segnalare criticità relativamente a questioni etiche	Etica, integrità, compliance / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione	71
GOVERNANCE			
102-18	Struttura della governance	TPER / Governance e struttura societaria	17
COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER			
102-40	Elenco dei gruppi di stakeholder	Strategie e obiettivi di sostenibilità / Stakeholder e analisi di materialità	40
102-41	Accordi di contrattazione collettiva	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Labour practice	104
102-42	Individuazione e selezione degli stakeholder	Strategie e obiettivi di sostenibilità / Stakeholder e analisi di materialità	40
102-43	Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	Strategie e obiettivi di sostenibilità / Stakeholder e analisi di materialità	40
102-44	Temi e criticità chiave sollevati	Strategie e obiettivi di sostenibilità / Stakeholder e analisi di materialità	40
PRATICHE DI RENDICONTAZIONE			
102-45	Soggetti inclusi nel bilancio consolidato	Presentazione e Nota metodologica	12
102-46	Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi	Presentazione e Nota metodologica	12
102-47	Elenco dei temi materiali	Strategie e obiettivi di sostenibilità / Stakeholder e analisi di materialità	12
102-48	Revisione delle informazioni	Presentazione e Nota metodologica	12
102-49	Modifiche nella rendicontazione	Strategie e obiettivi di sostenibilità / Stakeholder e analisi di materialità	32
102-50	Periodo di rendicontazione	Presentazione e Nota metodologica	12
102-51	Data del report più recente	Presentazione e Nota metodologica	12
102-52	Periodicità di rendicontazione	Presentazione e Nota metodologica	12
102-53	Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report	Presentazione e Nota metodologica	12
102-54	Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards	Presentazione e Nota metodologicaA	12
102-55	Indice dei contenuti del GRI	GRI Content Index – Indice degli Indicatori GRI	164
102-56	Assurance esterna	Relazione della Società di revisione	170
103 MODALITÀ DI GESTIONE			
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Strategie e obiettivi di sostenibilità / Stakeholder e analisi di materialità	40
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	Strategie e obiettivi di sostenibilità	32
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	I Clienti / La qualità dei servizi	66
		I Clienti / Accessibilità	67
		I Clienti / Comunicazione, informazione, ascolto	68

		I Clienti / Sicurezza	68
		I Clienti / Customer satisfaction	70
		Etica, integrità, compliance / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione	71
		Etica, integrità, compliance / Il sistema di gestione integrato	73
		Etica, integrità, compliance / La gestione responsabile della catena di fornitura	82
		L'organizzazione interna – Le risorse umane / Labour practice	104
		L'organizzazione interna – Le risorse umane / Valorizzazione delle risorse umane	106
		L'organizzazione interna – Le risorse umane / Le relazioni industriali	107
		L'organizzazione interna – Le risorse umane / Gestione dell'emergenza sanitaria da Covid-19	109
		L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	116
		L'organizzazione interna – Le risorse umane / Formazione e educazione	118
		Sostenibilità ambientale / La politica ambientale di TPER	126
		Sostenibilità ambientale / Gestione dei rifiuti	148
		Sostenibilità ambientale / Risorse idriche	149
200	TEMI ECONOMICI		
201	PERFORMANCE ECONOMICHE		
201-1	Valore economico direttamente gene- rato e distribuito	Sostenibilità economica / Valore economico distribuito	86
201-4	Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	Sostenibilità economica /Contributi pubblici	88
203	IMPATTI ECONOMICI INDIRETTI		
203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	La gestione responsabile del business / Progetti	52
		La gestione responsabile del business / L'Innovazione	54
		Sostenibilità economica / Gli investimenti	89
203-2	Impatti economici indiretti significativi	Sostenibilità economica / Analisi dell'impatto economico sul territorio	91
		Sostenibilità economica / Il valore esteso di TPER (diretto, indiretto, indotto)	92
204	PRATICHE DI APPROVVIGIONAMENTO		
204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	Sostenibilità economica / Il valore esteso di TPER (diretto, indiretto, indotto)	92
205	ANTICORRUZIONE		
205-1	Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione	Etica, integrità, compliance / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione	71
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Etica, integrità, compliance / Il modello di controllo, le misure di contrasto alla corruzione	71

206	COMPORTAMENTO ANTICONCORRENZIALE		
206-1	Azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche	Etica, integrità, compliance / Il rispetto delle norme – La compliance normativa	80
207	IMPOSTE – 2019		
207-1	Approccio alla fiscalità	Etica, integrità, compliance / Il rispetto delle norme – La compliance normativa	80
207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	Etica, integrità, compliance / Il rispetto delle norme – La compliance normativa	80
207-3	Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	Etica, integrità, compliance / Il rispetto delle norme – La compliance normativa	80
207-4	Rendicontazione Paese per Paese		Si rinvia al bilancio consolidato del Gruppo TPER per l'informativa in materia di dati economici e finanziari in materia di imposte.
GRI 300	TEMI AMBIENTALI		
302	ENERGIA		
302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	Sostenibilità ambientale / L'impatto di TPER sull'ambiente	132
302-2	Energia consumata al di fuori dell'organizzazione	Sostenibilità ambientale / L'impatto di TPER sull'ambiente	132
302-3	Intensità energetica	Sostenibilità ambientale / L'impatto di TPER sull'ambiente	132
302-5	Riduzione del fabbisogno energetico di prodotti e servizi	Sostenibilità ambientale / I mezzi TPER	128
303	ACQUA E SCARICHI IDRICI – 2018		
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	Sostenibilità ambientale / Risorse idriche	149
302-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	Sostenibilità ambientale / Risorse idriche	149
303-3	Prelievo idrico	Sostenibilità ambientale / Risorse idriche	149
305	EMISSIONI		
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	Sostenibilità ambientale / L'impatto di TPER sull'ambiente	132
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	Sostenibilità ambientale / L'impatto di TPER sull'ambiente	132
305-3	Altre emissioni indirette di GHG (Scope 3)	Sostenibilità ambientale / L'impatto di TPER sull'ambiente	132
305-4	Intensità delle emissioni di GHG	Sostenibilità ambientale / L'impatto di TPER sull'ambiente	132
305-6	Emissioni di sostanze dannose per ozono (ODS, "ozone-depleting substances")	Sostenibilità ambientale / L'impatto di TPER sull'ambiente	132
305-7	Ossidi di azoto (NOX), ossidi di zolfo (SOX) e altre emissioni significative	Sostenibilità ambientale / L'impatto di TPER sull'ambiente	132
306	RIFIUTI		
306-2	Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento	Sostenibilità ambientale / Gestione dei rifiuti	148

307	COMPLIANCE AMBIENTALE		
307-1	Non conformità con leggi e normative in materia ambientale	Etica, integrità, compliance / Il rispetto delle norme – La compliance normativa	80
GRI 400	TEMI SOCIALI		
401	OCCUPAZIONE		
401-1	Nuove assunzioni e turnover	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Occupazione	110
401-3	Congedo parentale	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Diversità e pari opportunità	113
403	SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO – 2018		
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	116
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	116
403-3	Servizi di medicina sul lavoro	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	116
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	116
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	116
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	116
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	116
403-8	Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	116
403-9	Infortuni sul lavoro	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Salute e sicurezza	116
404	FORMAZIONE E ISTRUZIONE		
404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Formazione e educazione	118
405	DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ		
405-1	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Diversità e pari opportunità	113
405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	L'organizzazione interna – Le risorse umane / Diversità e pari opportunità	113
413	COMUNITÀ LOCALI		
413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locale, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	L'impegno di TPER nel territorio	154
416	SALUTE E SICUREZZA DEI CLIENTI		
416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e sulla sicurezza per categorie di prodotto e servizi.	I Clienti / Accessibilità I Clienti / Sicurezza	67 68

416-2	Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi	Etica, integrità, compliance / Il rispetto delle norme – La compliance normativa	80
417	MARKETING ED ETICHETTATURA		
417-2	Episodi di non conformità in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi	Etica, integrità, compliance / Il rispetto delle norme – La compliance normativa	80
417-3	Casi di non conformità riguardanti comunicazioni di marketing	Etica, integrità, compliance / Il rispetto delle norme – La compliance normativa	80
418	PRIVACY DEI CLIENTI		
418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	Etica, integrità, compliance / Il rispetto delle norme – La compliance normativa	80
419	COMPLIANCE SOCIO-ECONOMICA		
419-1	Non conformità con leggi e normative in materia sociale ed economica	Etica, integrità, compliance / Il rispetto delle norme – La compliance normativa	80



RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

GRI 102-56



TPER SPA

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE
SULLA DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON
FINANZIARIO AI SENSI DELL'ARTICOLO 3, COMMA 10, DEL
DLGS 254/2016 E DELL'ARTICOLO 5 DEL REGOLAMENTO
CONSOB ADOTTATO CON DELIBERA N. 20267 DEL
GENNAIO 2018**

ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2020



Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario

ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del D.Lgs 254/2016 e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB adottato con delibera n° 20267 del gennaio 2018

Al Consiglio di Amministrazione di
Tper SpA

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n° 254 (di seguito il "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n° 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("limited assurance engagement") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario della Tper SpA e sue controllate (di seguito il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 predisposta ex articolo 4 del Decreto, approvata dal Consiglio d'Amministrazione della Società in data 27 maggio 2021 (di seguito la "DNF").

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 2019 (di seguito "GRI Standards"), indicati nel paragrafo "Nota metodologica" della DNF, da essi individuati come standard di rendicontazione.

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 Brinzani Lodi 12979880155 Iscritta al n° 110644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1
Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 3540021 - Bergamo 24122 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - Bologna 40126 Via
Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Dura d'Arona 28 Tel. 030 3697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 -
Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16121 Piazza Piccollella 9 Tel. 010 20041 - 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 275011 - Pescara 66127 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 Pascolle 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Alburzi 43 Tel. 0332
285099 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - Vicenza 36100 Piazza Pontelunghe 9 Tel. 0444 393311

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 rendicontato nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'articolo 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;
2. analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto;
3. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo Tper;
4. comprensione dei seguenti aspetti:
 - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'articolo 3 del Decreto;
 - politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'articolo 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
 - principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'articolo 3 del Decreto.



Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF ed effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lettera a);

- 5- comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione 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:

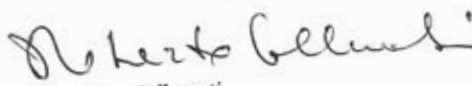
- a livello di gruppo,
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, alle politiche praticate e ai principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
 - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche, che limitate verifiche documentali per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per la società Tper SpA, che abbiamo selezionato sulla base della sua attività e del suo contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato, abbiamo effettuato incontri con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

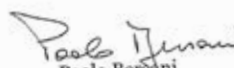
Conclusioni

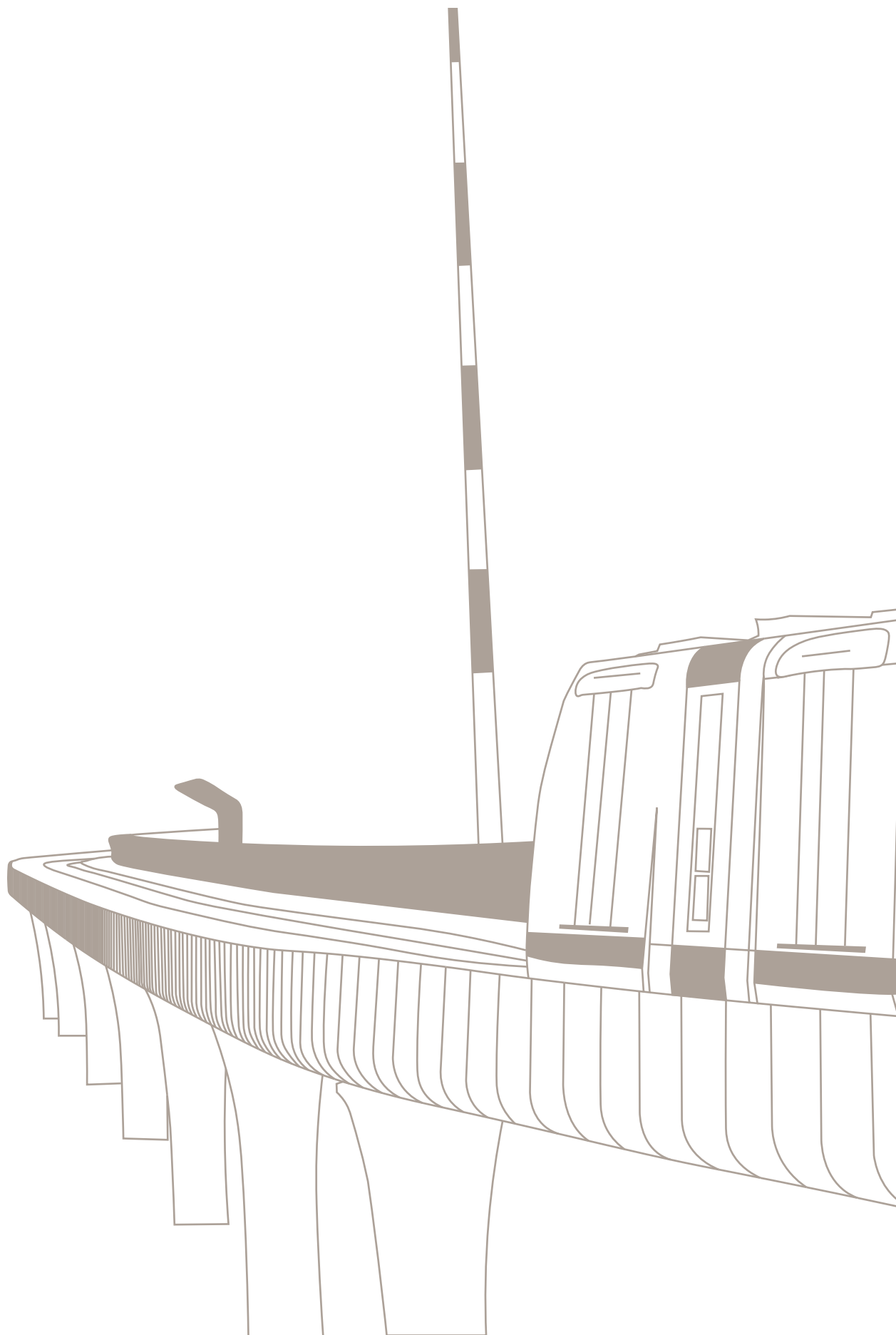
Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo Tper relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.

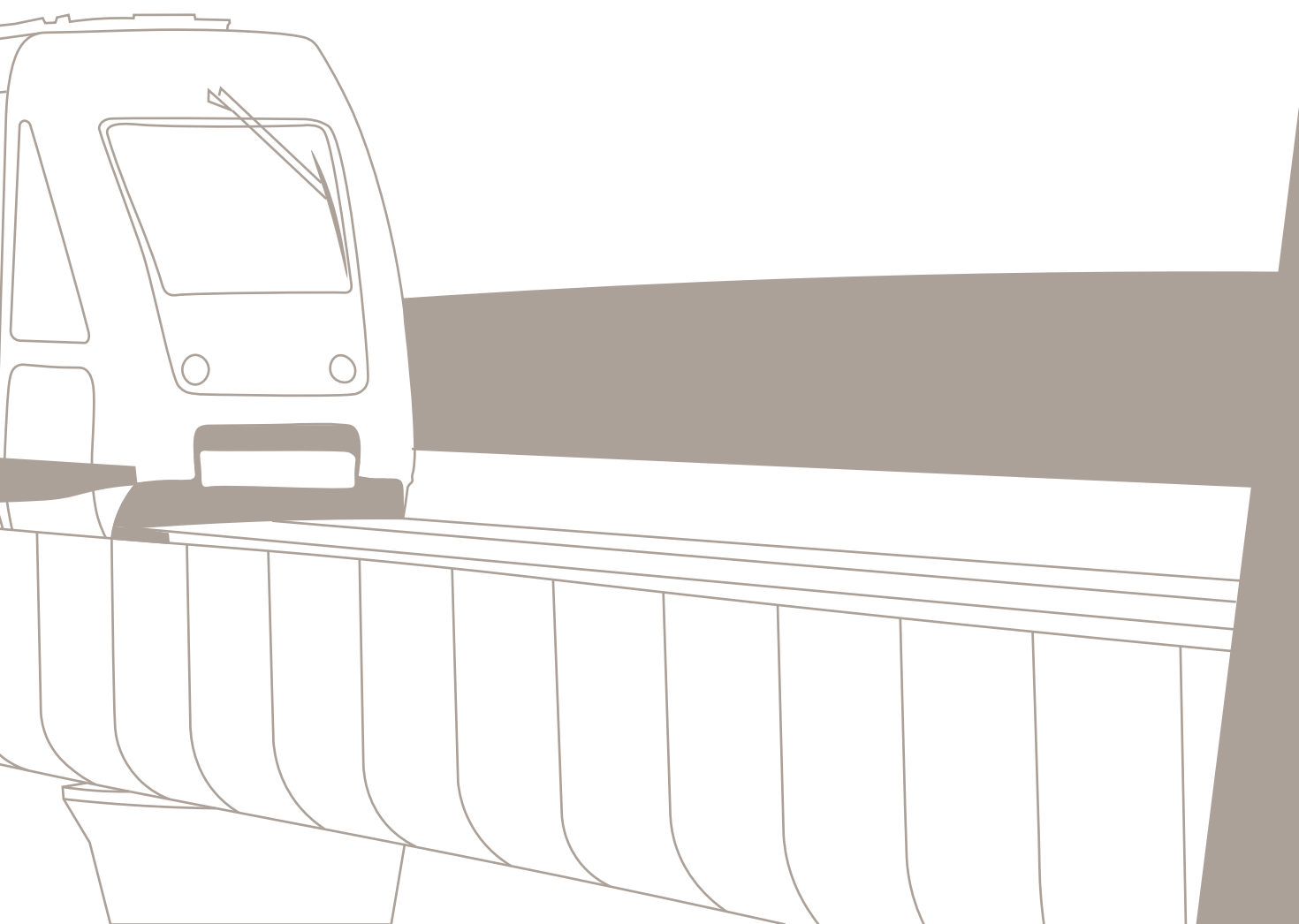
Bologna, 14 giugno 2021

PricewaterhouseCoopers SpA


Roberto Sollevanti
(Revisore legale)


Paolo Bersani
(Procuratore)





Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna - S.p.A.
Sede legale Via di Saliceto, 3 - 40128 Bologna
Tel 051.350111 || P.IVA e C.F. 03182161202 C.C.I.A.A. Bologna
|| REA 498539 || Tribunale Bologna ||
Capitale Sociale Euro 68.492.702,00

www.tper.it