



Bilancio 2023

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente	Maurizio	Marzi Wildauer
Amministratore Delegato	Aniello	Semplice
Consigliere	Vanessa Antonella	Cason
Consigliere	Paolo	Tutta
Consigliere	Paolo Giuseppe	Girino

COLLEGIO SINDACALE

Presidente del Collegio Sindacale	Marina	Monassi
Sindaco	Alberto	Cappel
Sindaco	Raffaele Maria	Cucchi
Sindaco supplente	Francesco	Battaglia
Sindaco supplente	Alessandro Luigi Maria	Pampuri

TRIESTE TRASPORTI SPA

Sede in TRIESTE -34144 VIA DEI LAVORATORI 2 (TS) Capitale sociale Euro 17.000.000,00 I.V.

Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2023

Signori Azionisti,

si sottopone alla Vostra attenzione il Bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31/12/2023 con un risultato economico, al netto delle imposte, positivo per Euro 2.963.715 rispetto all'esercizio precedente che chiudeva con Euro 1.590.286.

Come previsto dall'articolo 2428 del Codice civile, a corredo del bilancio, si allega la presente Relazione sulla gestione, che ha l'obiettivo di fornire un'analisi fedele, equilibrata ed esauriente della situazione della società, dell'andamento e del risultato della gestione, nel suo complesso e nei vari settori in cui essa ha operato, con particolare riguardo ai costi, ai ricavi e agli investimenti, nonché una descrizione dei principali rischi e incertezze cui la società è esposta.

Condizioni operative e sviluppo dell'attività

La Vostra società, come noto, esercita l'attività di gestore del servizio pubblico di trasporto locale di passeggeri, in qualità di socio e soggetto operativo della società consortile TPL FVG, assegnataria della gara d'appalto per il Trasporto Pubblico Locale per l'intera regione Friuli-Venezia Giulia. Il consorzio raggruppa le quattro aziende storiche del tpl regionale che, fino al giugno 2020, gestivano i singoli bacini provinciali della regione: APT Gorizia, Arriva Udine, ATAP Pordenone e Trieste Trasporti.

In questa cornice Trieste Trasporti svolge il servizio di tpl con servizi di linea su gomma, linee marittime ed il servizio tramviario funicolare Trieste - Opicina. Alle attività di trasporto pubblico locale si aggiungono servizi di noleggio con mezzi scuolabus e turistici. In concessione dal Comune di Trieste, a seguito di gara, la Vostra società provvede alla gestione del bikesharing nella città di Trieste.

Ai sensi dell'art. 2428 l'attività viene svolta nella sede di Trieste ed il servizio tpl è operativo nell'area dell'ex provincia di Trieste che comprende: il capoluogo ed i 5 comuni limitrofi.

Per quanto riguarda la composizione del capitale, Trieste Trasporti è una società basata su una partnership pubblica-privata, con una quota pubblica maggioritaria del 60,062% detenuta, fino al 20 dicembre 2022, da Amt Trasporti Srl in liquidazione ed una quota pari al 39,935% da Arriva Italia Srl, appartenente al Gruppo Deutsche Bahn, oltre ad una sola azione posseduta dalla società di trasporto pubblico RATP di Parigi (0,003%).

Nel dicembre 2022 si è concluso l'iter di liquidazione della società AMT Trasporti Srl, socio di maggioranza partecipata dagli enti locali territoriali.

In previsione della chiusura dell'attività, la società AMT Srl, in data 15 dicembre 2022, con delibera di assemblea ordinaria, ha stabilito il riparto della partecipazione azionaria detenuta, con l'assegnazione delle singole quote ai soci rappresentati dai 6 comuni dell'ex provincia di Trieste (Trieste, Muggia, Duino Aurisina, San Dorligo della Valle, Sgonico e Monrupino)

Pertanto, a far data dal 21 dicembre 2022, la compagine sociale è diventata la seguente:

Socio	Partecipazione %	Azioni N.	Capitale sociale Euro
Comune di Trieste	52,49%	17.848	8.924.000
Comune di Muggia	3,85%	1.308	654.000
Comune di Duino Aurisina	1,81%	614	307.000
Comune di San Dorligo della Valle	1,30%	441	220.500
Comune di Sgonico	0,44%	150	75.000
Comune di Monrupino	0,18%	60	30.000
Arriva Italia Srl	39,94%	13.578	6.789.000
RATP - Regie Autonome des Transports Parisiens	0,00%	1	500
Totale	100,00%	34.000	17.000.000

Per quanto riguarda la situazione macroeconomica in generale, bisogna sottolineare come sullo scenario internazionale continuo a presentarsi eventi drammatici, con conseguenze pesanti per le popolazioni coinvolte e per l'economia di intere aree continentali.

La ripartenza delle attività economiche, perseguita con tenacità dopo la pandemia, ha registrato, in questi anni, continui rallentamenti. Dapprima per effetto delle pesanti ripercussioni generate dalla guerra russo-ucraina, con conseguente crisi energetica per l'Europa ed rialzo dei prezzi delle materie prime, e, a seguire, per il riaccendersi del conflitto israelo-palestinese che, allargandosi all'area strategica del Mar Rosso comporta ulteriori problemi per gli scambi internazionali verso l'oriente.

Questo susseguirsi di eventi ha creato continue tensioni sul mercato dell'energia e delle materie prime, con conseguente incremento dei prezzi di tali beni ed a cascata di tutte le produzioni correlate. In certi casi anche con il fermo e/o rinvio delle produzioni per mancanza di componenti.

Nel 2022, l'indice dei prezzi per il settore trasporti ha raggiunto un incremento percentuale medio del 9,5%, con un incremento immediato delle principali materie di consumo, soprattutto per i carburanti e la ricambistica. In breve tempo l'effetto si è trasmesso a tutte le produzioni con notevoli apprezzamenti di costo, anche per le prestazioni di servizi in occasione dei rinnovi contrattuali.

La ricomparsa dell'inflazione ha portato le banche centrali a decidere l'innalzamento dei tassi con difficoltà crescenti, per le imprese e per le famiglie, anche sul mercato dei finanziamenti.

Nel 2023, la politica monetaria restrittiva ha riportato l'inflazione a valori decisamente minori, rispetto all'anno precedente, fermandosi al 3,5%, ma allo stesso tempo ha comportato un rallentamento significativo dell'economica, con incrementi risicati del prodotto interno lordo e riduzione significativa dei commerci in generale.

L'inflazione già realizzata, invece, ha lasciato eroso il potere di acquisto dei consumatori con influenza diretta sulle scelte di acquisto di beni e servizi di uso quotidiano e, quindi, anche dei servizi di trasporto.

I primi mesi del 2024 non vedono svolte in senso positivo in grado di riportare stabilità sullo scenario internazionale, semmai il protrarsi delle situazioni di incertezza e rischi di ulteriori shock economici.

Lo scenario descritto, ci dà il quadro economico entro cui si trovano ad agire gli operatori economici ed in particolare il settore del trasporto pubblico locale. A completare il quadro della situazione merita ricordare le abitudini di mobilità della popolazione ed i cambiamenti rilevati negli ultimi anni nelle scelte dei passeggeri.

Dopo il periodo della pandemia è ripreso, sia pur gradualmente, l'utilizzo dei mezzi pubblici ad opera dei pendolari, che si muovono per esigenze di lavoro e studio, della mobilità turistica, ma anche di quella mobilità quotidiana legata alle esigenze di gestione familiare e tempo libero, soprattutto nelle aree urbane e suburbane come l'area triestina.

Il recupero delle posizioni ante Covid in termini di ricavi, tuttavia, non è ancora avvenuto. Complessivamente, nel 2023, i ricavi da titoli di viaggio si assestano, ancora, ad un livello inferiore, rispetto al 2019, per circa il 7% nonostante l'incremento delle tariffe del medesimo valore percentuale operato dalla Regione fra il 2020 ed il 2023.

Allo stesso tempo a seguito delle crisi internazionali, è cambiata in modo significativo la curva dei costi, sia per quel che riguarda i costi ordinari della gestione che riguardano energia, ricambistica, prestazioni di terzi e costo del personale, sia per gli investimenti pianificati dall'azienda per il rinnovo del parco e delle infrastrutture dal 2024 al 2030.

In questo quadro la Vostra società lavora per realizzare gli impegni di gara sottoscritti dal consorzio e continua nell'opera di rinnovamento per la realizzazione della transizione ecologica e dell'innovazione dei servizi.

In particolare, tra le azioni pianificate in coerenza con gli obiettivi aziendali che guidano lo sviluppo della società, si evidenziano:

- **il miglioramento continuo dei mezzi tpl.** Avvenuto per un periodo lungo due decenni, dal 2001 al 2020, con il rinnovo annuale di un ottavo del parco, e la previsione di investimento in mezzi sostenibili per il nuovo decennio di gara.

Durante il precedente contratto di servizio gestito all'esito della prima gara europea a bacino provinciale, la Trieste Trasporti ha rinnovato, ogni anno, un ottavo del parco mezzi, portando la flotta a raggiungere i massimi livelli di tecnologia e la minima età di 4 anni con un investimento complessivo per Euro 184 milioni.

Ora, entro il decennio di gara, il consorzio TPL FVG attraverso il Programma operativo di Rinnovo Evolutivo del Parco Mezzi automobilistico (PREPM) si propone di raggiungere l'obiettivo fissato dalla legge regionale n. 23/2021, ovvero la sostituzione di almeno la metà della flotta diesel con autobus ad alimentazione elettrica, idrogeno o CNG/LNG con un investimento complessivo di Euro 220 milioni.

Oltre ai mezzi, si rendono necessari ulteriori investimenti per l'implementazione della rete stimati in Euro 39 milioni.

Per Trieste Trasporti, gli investimenti in mezzi, riguardano l'acquisto di 23 mezzi diesel, di 137 autobus elettrici e di 10 autobus a idrogeno, il cui costo complessivo raggiunge circa Euro 83 milioni, oltre alle infrastrutture necessarie per la rete di rifornimento, stimate al momento in circa Euro 20,4 milioni. A fronte di tali investimenti, sono già previsti, con diversi provvedimenti, contributi a sostegno della transizione tecnologica, nel dettaglio Euro 54,13 milioni per la flotta (65% della spesa) e Euro 9,78 milioni per le infrastrutture (con copertura del costo al 47,8%).

Tale investimento permetterà, entro il 2030, di ridurre le emissioni del 55% (rispetto ai valori del 2021) e prende in considerazione anche gli obiettivi nazionali legati al recepimento della "Clean Vehicles Directive" che impone un numero minimo di veicoli ad alimentazione alternative e di veicoli a zero emissioni sul numero dei mezzi sostituiti nel contesto urbano. Il Piano, pertanto, permette di migliorare la sostenibilità ambientale, soprattutto nelle aree densamente abitate, con una riduzione della CO2 emessa sul territorio.

- **l'adeguamento dei sistemi di gestione dei mezzi** con le migliori tecnologie AVM, la garanzia di sicurezza, accessibilità e benessere per i passeggeri e il personale viaggiante (telecamere sui mezzi, pedane per la salita delle persone disabili, wifi a bordo, monitor a bordo, paline, monitor e pannelli LED informativi a terra).

Tali tecnologie sono già in parte implementate, si tratta di concludere i progetti iniziati e di migliorare l'utilizzo di tali strumenti a favore del cliente. Nel corso del dell'attuale decennio, si dovrà provvedere anche al rinnovo degli apparati esistenti con tecnologie sempre più evolute.

- **un sistema tariffario integrato regionale** con agevolazioni per studenti, famiglie, persone anziane e disabili; Il sistema tariffario offerto dal Consorzio TPL FVG alla data di redazione del presente documento risulta attuato con notevole gradimento della clientela. La sostenibilità si completa grazie ai contributi messi a disposizione della Regione per studenti e persone over 65 nonché dai provvedimenti statali come il Bonus trasporti.
- **il rinnovamento del sistema di vendita** con l'ingresso di piattaforme per la fornitura di servizi di vendita e informazione alla clientela secondo logiche MAAS nonché la vendita diretta a bordo con moneta elettronica EMV. Queste attività sono in continua evoluzione, risulta completata implementazione le nuove obliterate EMV come pure APP e piattaforme internazionali per la vendita dei titoli.
- **l'efficientamento delle forniture e dei servizi appaltati.** Trieste Trasporti costituisce stazione appaltante ed opera secondo le norme previste dal codice degli appalti, si coordina con le società del Consorzio ed del

Gruppo Arriva per la realizzazione di economie di scala per l'approvvigionamento delle materie prime e forniture, utilizza le piattaforme messe a disposizione per MIT per gli acquisti ed investimenti.

L'andamento della gestione dell'esercizio 2023 va considerato, quindi, in relazione al contesto economico generale e agli obiettivi di sviluppo appena descritti.

Andamento della gestione

Valore della produzione

Il valore della produzione, nel 2023 ammonta a Euro 74.739 mila (Euro 70.644 mila nel 2022) con un incremento complessivo del 6% dovuto sostanzialmente alla ripresa dei ricavi da titoli di viaggio.

I ricavi da trasporto pubblico

Nel 2023, si rileva, per il secondo anno consecutivo, un notevole miglioramento dei ricavi da titoli di viaggio del trasporto pubblico, sia per il trasporto su gomma che per quello marittimo.

Complessivamente, i ricavi dalla vendita da titoli di viaggio raggiungono l'importo di Euro 21.963 mila (Euro 18.708 mila nel 2022) con un incremento del 17% ed un introito pari a Euro 3.254 mila. L'effetto è dovuto all'incremento dei passeggeri trasportati unitamente all'adeguamento tariffario operato dalla Regione.

Per quanto riguarda le tariffe, si ricorda che a fronte della variazione dell'indice medio annuo dell'Indice Istat FOI Capitolo trasporti, pari all'11%, la Regione con Deliberazione n. 2034 del 29 dicembre 2022, ha riconosciuto la percentuale massima prevista dal contratto di servizio pari al 4%.

Contestualmente l'Amministrazione regionale ha confermato per il 2023 le agevolazioni che riguardano gli abbonamenti scolastici per gli studenti residenti in regione, con importo ridotto nella misura del 50%, ed introdotto gli abbonamenti semestrali e annuali acquistati dalle persone "over 65" con medesima agevolazione a carico dell'ente regionale.

Tali misure hanno contribuito in modo significativo, nell'esercizio, a quella che possiamo definire una nuova fidelizzazione della clientela. Si ricorda, infatti, che, fino al 2019, un quarto della popolazione triestina risultava abbonata al trasporto pubblico, dato eroso nel 2020, a causa della pandemia, e in lento recupero, in questi anni, per effetto della paura da contagio - soprattutto per la popolazione più anziana - e per le difficoltà che incontrano le famiglie a seguito del generale aumento dei prezzi.

Gli abbonamenti agevolati, finanziati dall'Amministrazione regionale e promossi dalla Vostra società, hanno avuto un impatto notevole sulla clientela modificando la scelta di acquisto della tipologia di titolo. Gli abbonamenti mensili, infatti, risultano sempre il primo titolo in termini di incassi (1/4 circa del totale), tuttavia, il dato risulta quasi dimezzato, rispetto al 2019, a favore degli abbonamenti scolastici, annuali e semestrali che godono di agevolazioni per categorie importanti della clientela.

A queste agevolazioni se ne aggiungono altre, incluse nell'offerta di gara, già in vigore dal 2022, come: la Formula Famiglia, l'abbonamento Hinterland, gli abbonamenti per fasce chilometriche, la Card Under26, l'abbonamento scolastico acquistabile anche da non studenti e il biglietto giornaliero regionale.

Si tenga conto, infine, che molte delle agevolazioni possono essere applicate in abbinamento, sommandone i benefici, su tutte la possibilità di acquistare online tutte le tipologie di abbonamenti con il 5% di sconto.

Nel 2023, ha avuto una discreta incidenza sulle vendite anche il "bonus trasporti" introdotto dal Decreto Aiuti n. 50/2022 all'art. 35 - rifinanziato con dotazione pari ad euro 100 milioni dal D.L. n. 5 del 14 gennaio 2023 - consistente in un buono per l'utenza coperto da contributo statale, del valore massimo di 60 Euro, da utilizzare per l'acquisto di abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico locale.

Per una migliore comprensione dell'andamento dei ricavi derivanti da titoli di viaggio, si allegano i dati relativi

agli anni 2019-2022.

Titoli di viaggio	2023	2022	2021	2020	2019	variazione % 2023-2019	variazione % 2023-2022
BIGLIETTI	8.815	7.977	7.068	6.315	9.828	-10%	11%
Tesserini d'identità	24	31	45	44	35	-32%	-24%
Abbonamenti quindicinali	326	305	281	278	458	-29%	7%
Abbonamenti mensili	5.652	6.150	5.663	5.809	9.732	-42%	-8%
Abbonamenti scolastici + corrisp.	3.076	2.439	1.706	1.260	922	234%	26%
Abbonamenti annuali e semestral	3.466	1.309	1.241	2.172	2.305	50%	165%
Abbonamenti agevolati	27	23	24	25	29	-8%	17%
Biglietti servizio marittimo	578	474	351	213	401	44%	22%
Altri titoli (voucher)			1	(300)	17		
Totale ricavi per titoli di viaggio	21.963	18.708	16.381	15.817	23.726	-7%	17%

Il corrispettivo di servizio

Il corrispettivo di servizio, come noto, costituisce la maggior voce di ricavo nel conto economico delle società di trasporto pubblico. Per l'esercizio 2023, il valore deliberato dalla Regione a favore della TPL FVG, per la quota spettante a Trieste Trasporti, secondo regolamento consortile, ammonta a Euro 45.490 mila (Euro 44.164 mila nel 2022).

L'Amministrazione Regionale, in applicazione del contratto di servizio, ha provveduto all'aggiornamento di tale valore nella misura del 3%, misura massima consentita dal contratto, a fronte di una inflazione misurata dall'Istat Foi, settore trasporti, del 2022, pari al 9,5%, con un incremento in valore pari a 1.400 mila Euro.

Nel 2023, inoltre, sono state definite le rendicontazioni del corrispettivo di servizio 2022 riconoscendo la pressoché piena applicazione del contratto di servizio e la conseguente liquidazione del saldo del corrispettivo, salvo quanto segue.

L'Amministrazione Regionale ha rilevato, nella rendicontazione 2022, una quota di corse soppresse, per fatto non imputabile all'azienda e non direttamente collegabile alla situazione emergenziale.

Per tali chilometri è stata prevista la possibilità di recupero, in anni successivi, tramite la compensazione con chilometri supplementari e non contrattuali.

In aggiunta è stata applicata alla TPL FVG una penalità per rete di vendita, per il mancato raggiungimento del numero di punti vendita previsti pari a Euro 91 mila, importo suddiviso in parti uguali fra le aziende consorziate in considerazione che l'inadempimento riguarda tutto il territorio regionale.

Inoltre, stante il mancato esercizio della linea tramviaria Trieste-Opicina, in applicazione dell'analisi dei costi contrattualmente prevista, la Regione non ha riconosciuto la quota dei costi di locazione dell'impianto sostenuti da Trieste Trasporti verso il Comune di Trieste. La decurtazione del corrispettivo ha trovato pari riduzione nei costi di locazione per l'anno 2022 per € 308 mila.

La voce di bilancio include, quindi, le rettifiche operate sui saldi a seguito delle rendicontazioni annuali cui si sommano i servizi aggiuntivi effettuati. Tenuto conto di tali valori la voce incide nel conto economico per Euro 44.949 mila (Euro 43.549 mila nel 2022).

Altri ricavi e proventi

Contributi in conto esercizio e conto impianti

La voce più significativa nei ricavi accessori si riferisce ai contributi ricevuti a vario titolo a copertura di costi della produzione e degli investimenti in beni strumentali, per un importo complessivo di Euro 3.952 mila (Euro 5.485 mila l'esercizio precedente).

Le voci preponderanti riguardano contributi a copertura dei contratti CCNL finanziati dalle leggi 58/2005 e 296/2006 di competenza del primo periodo di gara che va dall'11 giugno al 31 dicembre 2020, per 2.715 mila e dalla legge 47/2003 di competenza 2022 per Euro 1.270.

Non vi è stato, finora, alcun riconoscimento da parte della Regione FVG per i contributi a copertura del CCNL relativi alla legge 58/2005 per gli anni di competenza 2013 e seguenti e alla legge 296/2006 per il periodo 2012 e successivi fino al 10 giugno 2020.

Per la riscossione di tali contributi è in corso un contenzioso con l'Amministrazione Regionale cui partecipa la Vostra società unitamente ad Arriva Udine. Il procedimento è in corso di definizione presso il tribunale di Trieste.

Il credito relativo ai contributi CCNL, iscritti in competenza a ricavo fino al 2014, è compensato da un accantonamento a fondo svalutazione crediti.

Nel 2023 si è incassato un contributo straordinario erogato dalla Regione a sollievo di costi incrementali del gasolio Euro 997 mila.

Altri introiti provengono dai crediti di imposta per costi dell'energia ed investimenti in beni strumentali nonché da contribuzioni legate alla gestione bikesharing, a copertura dei corsi di formazione e dei progetti europei realizzati.

Ricavi accessori

Il secondo gruppo riguarda le attività accessorie di tpl che ammontano per l'esercizio a Euro 3.452 mila (Euro 2.494mila nel 2022) ed includono: gli incassi da sanzioni amministrative, la pubblicità, le plusvalenze di vendita dei mezzi usati ed altre fatturazioni.

Per quanto riguarda i ricavi da sanzioni, unitamente alle politiche di incentivazione al trasporto pubblico, attuato attraverso il piano tariffario, è proseguita l'attività di controllo a bordo con l'emissione di 21.273 sanzioni (20.013 nel 2022). A ciò si è aggiunge l'attività di recupero del credito svolta attraverso una società esterna. Complessivamente risultano incassi per circa Euro 699 mila (Euro 526 mila nel 2022) con un incremento del 33%.

Nell'esercizio 2023, in seguito all'acquisto di 18 mezzi tpl nuovi, sono stati venduti altrettanti mezzi usati con una plusvalenza realizzata per Euro 613 mila.

I risarcimenti danni per sinistri attivi ammontano nell'esercizio per Euro 330 mila (Euro 274 mila nel 2022).

I ricavi pubblicitari, ridotti in modo significativo durante la pandemia sono iscritti per Euro 252 mila nel presente bilancio (Euro 227 mila nel 2022) anche in relazione all'utilizzo dei monitor di bordo per i messaggi pubblicitari.

Altre partite riguardano fatturazioni di costi di gestione sostenuti e rifatturati al consorzio TPL FVG, al Comune di Trieste, per lavori sul sistema trenovia, e a fornitori terzi, per complessivi Euro 1.056 mila (Euro 511 mila nel 2022).

Infine si registrano sopravvenienze attive a regolazione di partire relative ad anni precedenti in prevalenza riguardanti il saldo del corrispettivo 2022.

Costi della produzione

I costi della produzione ammontano a Euro 71.418 mila (Euro 68.875mila nel 2022) con un incremento complessivo del 4%, inclusi gli accantonamenti previsti per fondi rischi ed oneri.

La ripresa dell'attività e le conseguenze delle crisi internazionali, descritte nella prima parte della presente relazione, hanno comportano in generale uno spostamento verso l'alto della curva dei costi rispetto al periodo ante Covid.

Il costo della trazione è iscritto a bilancio per € 7.608 mila (€ 8.515 nel 2022) importo già ridotto del contributo sull'accisa pagata nella misura di circa €/lt 0,21. La riduzione dell'11% è attribuibile sostanzialmente al prezzo, €/lt 1,37 nel 2022, €/lt 1,19 nel 2023.

Nel 2019 il costo della trazione valeva € 5.637 mila, permane, quindi, un valore più elevato del 34% rispetto ai valori precedenti la crisi energetica (+€ 1.971 mila).

I costi per acquisti di ricambi e materiali valgono nell'esercizio Euro 2.145 mila (Euro 1.776 mila nel 2022) e si incrementano del 21%, pari a Euro 369 mila. Le variazioni principali si riscontrano sui ricambi per la manutenzione. Allo stesso modo si registrano i costi crescenti per manutenzioni effettuate da officine esterne, Euro 648 mila (Euro 375 nel 2022) con una variazione del 73%.

Stante l'allungamento della vita utile dei mezzi tpl, le manutenzioni, riguardano le attività ordinarie, ma anche, la sostituzione o rigenerazione di parti importanti del motore, a queste si aggiungono le manutenzioni sulle attrezzature di bordo e le attività di montaggio e smontaggio delle stesse in occasione del turnover dei mezzi (18 autobus acquistati nell'anno da allestire e altrettanti dismessi).

Le manutenzioni ed i lavori sugli impianti e sulle infrastrutture ammontano a Euro 1.713 mila (Euro 995 mila nel 2022) e includono lavori per il rifacimento delle guaine dei tetti degli opifici destinati a manutenzione e rimessaggio dei mezzi, per una spesa di circa Euro 520 mila non capitalizzabile. Al netto di tali lavori l'incremento dei costi registra comunque un incremento del 20% rispetto all'esercizio precedente e riguardano soprattutto manutenzioni hardware e software per implementazioni e mantenimento dei sistemi.

Gli acquisti di servizi (escluse le manutenzioni) ammontano a Euro € 12.464 mila (Euro 9.979 nel 2022) con un incremento del 25%.

La variazione che ammonta a Euro 2.485 mila, è legata principalmente ai servizi tpl gomma assegnati in sub-affidamento, a seguito delle difficoltà nel reperire il personale di guida, per Euro 1.574 mila, ed al servizio marittimo, sia per l'introduzione di una nuova linea estiva, che per l'incremento degli aggi sui titoli riconosciuti al subappaltatore per l'incremento delle vendite, per complessivi Euro 448 mila.

A queste voci si aggiunge la crescita degli aggi per le vendite di titoli del servizio su gomma (Euro 113 mila), conseguenti all'incremento delle vendite, le consulenze varie (Euro 325 mila) e servizi esterni per controlleria a bordo e recupero crediti in relazione alle sanzioni amministrative (Euro 139 mila).

I costi per godimento beni di terzi diminuiscono del 2% rispetto al 2022. Si riducono nell'esercizio le locazioni corrisposte al Comune di Trieste, dopo l'accordo firmato il 28 dicembre 2022 per il rinnovo dei canoni, a valore ridotto in ragione della vetustà degli immobili, ancora utilizzati in locazione.

A partire dal 2021 tenuto conto del mancato funzionamento della tramvia funicolare, la Regione ha disposto la riduzione del corrispettivo per una quota corrispondente alla locazione dello stesso sistema tramviario e pertanto il Comune di Trieste ha sospeso l'addebito delle locazioni fino a ripresa del servizio.

Il costo delle retribuzioni registra complessivamente Euro 35.076 mila (Euro 33.887 mila nel 2022), un incremento del 3,5% pari a Euro 1.188 mila. A tale incremento concorrono l'applicazione del contratto nazionale, degli accordi aziendali, oltre ad alcune erogazioni straordinarie.

Nel 2023, si è data completa applicazione al contratto nazionale, firmato il 10 maggio del 2022, che prevedeva la corresponsione di una somma al parametro 175, a titolo di una tantum di Euro 500 ed a regime l'incremento di Euro 90 sulla retribuzione tabellare, in tranches da 30 euro ciascuna (luglio 2022, giugno 2023, settembre 2023). L'accordo nazionale prevedeva ancora l'introduzione della "indennità retribuzione ferie" pari a Euro 8,

per ogni giornata, e l'aumento del contributo annuo per dipendente a carico azienda di Euro 144 con il finanziamento del fondo TPL salute.

Nel mese di novembre 2023 è stato sottoscritto un accordo quadro con le organizzazioni sindacali per la definizione del contenzioso relativo alla parte pregressa per l'indennità di ferie, con il riconoscimento di un importo forfettario, differenziata in base alla qualifica e all'anzianità dei dipendenti, in forza al 30 giugno 2021. La proposta richiedeva l'adesione dell'80% degli interessati e la successiva sottoscrizione di un accordo individuale mediante verbale di conciliazione. L'accordo ha raggiunto un consenso di quasi il 90% dei dipendenti interessati e ha trovato erogazione nel mese di gennaio. Rimane tuttavia aperta la definizione della tematica, sia con la quota di dipendenti che non hanno aderito all'accordo, sia con quelli che hanno già avviato il contenzioso giudiziario, sia con gli usciti negli anni precedenti entro i termini di prescrizione.

Tale partita non incide sul presente bilancio per competenza pregressa in cui si è provveduto ad accantonare a fondo rischi ed oneri le partite oggetto di contenzioso e foriere di costi futuri. A questo proposito nell'esercizio 2023, a seguito della definizione dell'accordo, si è provveduto a trasferire dal fondo rischi ed oneri a debito verso dipendenti l'importo di Euro 1.454 mila erogato, poi, nel mese di gennaio 2024

Per quanto riguarda ancora gli accordi aziendali, nel 2023 è riformulato il premio di risultato introducendo, a parità di costo, l'erogazione di alcune quote aggiuntive da erogare in acconto rispetto al PdR annuale (erogato nell'aprile del anno successivo) e precisamente due premialità semestrali per il riconoscimento dell'obiettivo "zero assenze" e due erogazioni sotto forma di welfare al raggiungimento di determinati risultati economici aziendali.

Per quanto riguarda le partite straordinarie, l'incremento comprende un premio, erogato nel mese di marzo, per lo sforzo profuso dai dipendenti, nel periodo della pandemia ed a ristoro dell'inflazione, per un complessivo lordo di € 956 mila, cui si aggiungono gli oneri diretti a carico azienda.

Sono inclusi ancora nei costi del personale i Premi di risultato e gli MBO che saranno erogati nel mese di aprile 2024, le ferie maturate al 31/12/2023 non fruite e le partite relative alle voci variabili della retribuzione regolate nel mese di gennaio.

La difficoltà nel sostenimento del turnover, soprattutto per quanto riguarda il personale di guida, - conseguente ad una carenza a livello nazionale di personale in possesso delle qualifiche per svolgere l'attività di conducente - porta a sostenere costi per servizi automobilistici da società esterne, per la copertura del servizio, che troviamo inclusi a costo nella voce B7 del conto economico.

Gli ammortamenti si riducono, rispetto all'esercizio precedente, per circa Euro 900 mila, per le note difficoltà di approvvigionamento registrate per il turnover dei mezzi a seguito della coda dell'emergenza pandemica che ha allungato notevolmente i tempi di consegna.

In riduzione gli oneri diversi che comprendono imposte e tasse (imposta sugli immobili, tassa rifiuti, tasse di circolazione dei mezzi) costi generali, erogazioni liberali e iniziative per tpl, il dato si riallinea al dato storico, rispetto al bilancio 2022, che includeva la regolazione dei saldi corrispettivi 2020-2021 per mancato funzionamento della tramvia.

Andamento della gestione nei settori in cui opera la società

Sintesi del bilancio (dati in Euro)

	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021
Ricavi	74.739.260	70.644.192	68.517.897
Margine operativo lordo (M.O.L. o Ebitda)	3.387.800	2.770.174	4.176.966
Reddito operativo (Ebit)	3.321.727	1.769.496	2.581.769

Utile (perdita) d'esercizio	2.963.715	1.590.286	2.294.893
Attività fisse	30.425.762	32.750.144	39.435.170
Patrimonio netto complessivo	30.910.535	29.034.823	29.654.539
Posizione finanziaria netta	26.492.737	22.082.636	13.224.096

Nella tabella che segue sono indicati i risultati conseguenti negli ultimi tre esercizi in termini di valore della produzione, margine operativo lordo e il Risultato prima delle imposte.

	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021
Valore della produzione	74.739.260	70.644.192	68.517.897
Margine operativo lordo	3.387.800	2.770.174	4.176.966
Risultato prima delle imposte	3.197.151	1.629.355	2.463.950

Per quanto riguarda la vostra società, l'esercizio trascorso deve intendersi sostanzialmente positivo con un trend di significativa ripresa dopo i noti eventi ha hanno inciso negativamente nei passati esercizi.

Per quanto riguarda lo stato patrimoniale la presenza di risultati positivi ha permesso di mantenere integro il patrimonio netto e procedere negli esercizi anche alla distribuzione di utili.

Il ritardo nelle consegne dei mezzi e nella realizzazione di altri investimenti, registrato in questi anni, ha portato una riduzione del valore delle attività immobilizzate e contestuale incremento delle disponibilità liquide, situazione destinata a mutare con il piano di investimenti in mezzi ed infrastrutture per la transizione ecologica previsti in realizzazione fra il 2024 e il 2030.

Principali dati economici

Il conto economico riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in Euro):

	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Ricavi netti	67.335.510	62.664.433	4.671.077
Costi esterni	26.082.984	23.513.725	2.569.259
Valore Aggiunto	41.252.526	39.150.708	2.101.818
Costo del lavoro	37.864.726	36.380.534	1.484.192
Margine Operativo Lordo	3.387.800	2.770.174	617.626
Ammortamenti, svalutazioni ed altri accantonamenti	7.469.823	8.980.437	(1.510.614)
Risultato Operativo	(4.082.023)	(6.210.263)	2.128.240
Proventi non caratteristici	7.403.750	7.979.759	(576.009)
Proventi e oneri finanziari	(124.576)	(140.141)	15.565
Risultato Ordinario	3.197.151	1.629.355	1.567.796
Rivalutazioni e svalutazioni			
Risultato prima delle imposte	3.197.151	1.629.355	1.567.796
Imposte sul reddito	233.436	39.069	194.367
Risultato netto	2.963.715	1.590.286	1.373.429

A migliore descrizione della situazione reddituale della società si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di redditività confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021
ROE netto	0,11	0,06	0,08
ROE lordo	0,11	0,06	0,09
ROI	0,04	0,02	0,03
ROS	0,05	0,03	0,04

Gli indici si confermano positivi con una certa variabilità in relazione alle crisi subite il 2023 segna, comunque, un miglioramento rispetto al 2022.

Principali dati patrimoniali

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

	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	599.969	673.010	(73.041)
Immobilizzazioni materiali nette	29.534.872	31.786.213	(2.251.341)
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie (escluso crediti immobilizzati)	25.000	25.000	
Capitale immobilizzato	30.159.841	32.484.223	(2.324.382)
Rimanenze di magazzino	760.677	781.719	(21.042)
Crediti verso Clienti	2.587.066	1.728.185	858.881
Altri crediti	12.365.012	9.453.941	2.911.071
Ratei e risconti attivi	82.978	217.635	(134.657)
Attività d'esercizio a breve termine	15.795.733	12.181.480	3.614.253
Debiti verso fornitori	4.253.461	3.589.096	664.365
Acconti			
Debiti tributari e previdenziali	2.042.064	2.356.911	(314.847)
Altri debiti	11.846.025	8.230.091	3.615.934
Ratei e risconti passivi	4.649.249	2.817.989	1.831.260
Passività d'esercizio a breve termine	22.790.799	16.994.087	5.796.712
Capitale d'esercizio netto	(6.995.066)	(4.812.607)	(2.182.459)
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	3.480.055	4.157.126	(677.071)
Debiti tributari e previdenziali (oltre l'esercizio successivo)			
Altre passività a medio e lungo termine	15.266.922	16.562.303	(1.295.381)
Passività a medio lungo termine	18.746.977	20.719.429	(1.972.452)
Capitale investito	4.417.798	6.952.187	(2.534.389)
Patrimonio netto	(30.910.535)	(29.034.823)	(1.875.712)
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	(6.348.124)	(7.305.862)	957.738
Posizione finanziaria netta a breve termine	32.840.861	29.388.498	3.452.363
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	(4.417.798)	(6.952.187)	2.534.389

Dallo stato patrimoniale riclassificato emerge la solidità patrimoniale della società (ossia la sua capacità a mantenere l'equilibrio finanziario nel medio-lungo termine).

A migliore descrizione della solidità patrimoniale della società si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio attinenti sia (i) alle modalità di finanziamento degli impieghi a medio/lungo termine che (ii) alla composizione delle fonti di finanziamento, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021
Margine primario di struttura	484.773	(3.715.321)	(9.780.631)
Quoziente primario di struttura	1,02	0,89	0,75
Margine secondario di struttura	25.845.795	24.575.891	19.204.620
Quoziente secondario di struttura	1,85	1,75	1,49

Principali dati finanziari

La posizione finanziaria netta al 31/12/2023, era la seguente (in Euro):

	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Depositi bancari	33.698.428	30.249.784	3.448.644
Denaro e altri valori in cassa	100.170	81.216	18.954
Disponibilità liquide	33.798.598	30.331.000	3.467.598
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro l'esercizio successivo)			
Debiti verso soci per finanziamento (entro l'esercizio successivo)			
Debiti verso banche (entro l'esercizio successivo)			
Debiti verso altri finanziatori (entro l'esercizio successivo)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a breve di finanziamenti	957.737	942.502	15.235
Crediti finanziari			
Debiti finanziari a breve termine	957.737	942.502	15.235
Posizione finanziaria netta a breve termine	32.840.861	29.388.498	3.452.363
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre l'esercizio successivo)			
Debiti verso soci per finanziamento (oltre l'esercizio successivo)			
Debiti verso banche (oltre l'esercizio successivo)			
Debiti verso altri finanziatori (oltre l'esercizio successivo)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a lungo di finanziamenti	6.614.045	7.571.783	(957.738)
Crediti finanziari	(265.921)	(265.921)	
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	(6.348.124)	(7.305.862)	957.738
Posizione finanziaria netta	26.492.737	22.082.636	4.410.101

A migliore descrizione della situazione finanziaria si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021
Liquidità primaria	2,06	2,34	2,13
Liquidità secondaria	2,09	2,38	2,17
Indebitamento	0,94	0,92	0,93

Tasso di copertura degli immobilizzi	1,35	1,24	1,08
--------------------------------------	------	------	------

Investimenti

Nel corso dell'esercizio sono stati effettuati investimenti nelle seguenti aree:

Immobilizzazioni	Acquisizioni dell'esercizio
Terreni e fabbricati	
Impianti e macchinari	13.205
Attrezzature industriali e commerciali	11.246
Altri beni	5.563.641

Nel 2023 l'investimento più significativo riguarda l'acquisto di 18 mezzi tpl, consegnati fra marzo e settembre. Si tratta di una fornitura di autobus realizzata nell'ambito di un Accordo Quadro firmato da ARRIVA ITALIA in qualità di Stazione Appaltante. La partita risultava già avviata nel 2021, contrattualizzata nel 2022, i cui continui slittamenti hanno portato ad avere le prime consegne dei mezzi nel marzo del 2023.

Il valore di tale investimento riguarda 10 autobus della società Industria Italiana Autobus 10,6 metri, Citymood, per Euro € 2.486 mila, e 8 mezzi 12 metri, Evobus Conecto, per Euro 1.965 mila. A questi importi si aggiungono acquisti di mezzi turistici con riscatto alla fine del periodo di utilizzo in leasing per circa Euro 100 mila.

A fronte sono stati venduti altrettanti mezzi usati completamente ammortizzati.

Nell'esercizio, ancora, hanno trovato avanzamento e/o conclusione altri progetti innovativi che la Vostra azienda continua a sviluppare per soddisfare gli obblighi di gara, ma, soprattutto nell'ottica di rinnovamento dei propri sistemi e delle procedure al mutato contesto ed alle conseguenti esigenze operative.

Gli ulteriori importi capitalizzati nell'esercizio riguardano, prevalentemente, investimenti in software e hardware, per circa Euro 1 milione circa, nel dettaglio:

- si è conclusa l'installazione sui mezzi di nuove validatrici a bordo degli autobus per l'acquisto dei titoli di viaggio con carte di pagamento elettroniche (Europay Mastercard Visa), iniziato nel 2022, del valore complessivo pari a Euro 1.359 mila.

- prosegue un progetto per la comunicazione in tempo reale all'utente delle previsioni di passaggio dei mezzi alla fermata mediante display con la tecnologia innovativa "e-ink" ("inchiostro elettronico") oltre a monitor infodinamici e altri totem informativi per un importo complessivo su cui si sono già impegnati circa Euro 800 mila, di cui rimangono opere in corso per circa Euro 164 mila.

Attività di trasporto pubblico locale

Dati caratteristici del trasporto terrestre e marittimo

	2023	2022	2021
Flotta autobus	271	271	270
Vetture tranviarie	6	6	6
Pullman GT	4	7	7
Scuolabus	8	8	8
Produzione effettiva T.P.L. (km)	13.720.254	13.676.393	13.753.060
Di cui servizi TPL	13.559.197	13.501.596	13.622.598
Di cui servizi atipici e noleggi	161.057	174.797	130.462
Passeggeri trasportati T.P.L.	66.141.498	57.018.333	42.383.401
Passeggeri trasportati marittimo	177.413	156.661	113.159
di cui Trieste-Barcola-Grignano-Sistiana	30.113	30.028	27.827
Trieste-Muggia	147.300	126.633	85.332

AUTOBUS	2023	2022	2021
Flotta al 31/12	271	271	270
Autobus dotati di pedana	100%	100%	100%
Motori EEV	26%	27%	27%
Motori EURO 6	80%	73%	73%
Aria condizionata autista	100%	100%	100%
Aria condizionata integrale	100%	100%	100%
Indicatore di linea a led luminosi	100%	100%	100%

Trasporto pubblico locale terrestre, noleggi e scuolabus

Nel corso del 2023 il servizio di trasporto pubblico si è svolto garantendo i consueti standard di qualità, puntualità ed affidabilità.

La produzione chilometrica complessiva dedicata ai servizi TPL del 2023 è stata pari a km 13.720.254, compresi i chilometri in sub-affido e trasferimenti.

Durante l'anno 2023, il Programma d'Esercizio del servizio di trasporto pubblico è stato rimodulato in relazione alle modifiche della viabilità e in ordine alle esigenze di mobilità della popolazione, le variazioni più significative riguardano:

- il ripristino dei percorsi delle linee transitanti attraverso la galleria Montebello riaperta dopo un lungo periodo di lavori;
- la revisione dei percorsi delle linee 42, 43, 44 e 46 per chiusura della Piazza di Aurisina e spostamento dei capilinea ad Aurisina Municipio;
- la deviazione del percorso della linea 7 per cedimento della carreggiata lungo la strada Costiera a seguito delle mareggiate;
- Il ripristino delle corse della linea 51 al termine della sperimentazione del servizio a chiamata diurno;
- l'adeguamento degli orari delle linee 1 e 23 per miglioramento della puntualità, in particolare per ridurre il numero di ritardi all'arrivo al capolinea;
- la rimodulazione del servizio estivo con la soppressione di corse che registravano un numero ridotto di passeggeri o corse su tratte servite da più linee a favore di intensificazioni verso le zone balneari
- la revisione delle corse delle linee 11, 51 e 57 per adeguamenti agli orari delle scuole in occasione dell'avvio del servizio invernale 2023-2024

Nel 2023 è proseguito il progetto "Driving Arriva", promosso dal gruppo Arriva. L'iniziativa si struttura in due fasi, la prima prevede la formazione di tutto il personale conducente per una guida ecologica e sicura, la seconda, la misurazione degli effetti con il monitoraggio dei consumi e dello stile di guida, attraverso dispositivi "Tom Tom" installati a bordo veicoli.

Il progetto persegue i seguenti obiettivi:

- rendere i conducenti maggiormente responsabili;
- aumentare la sicurezza ed il comfort di viaggio;
- riduzione dei costi dovuti ad incidenti;
- riduzione dei consumi di carburante e delle emissioni nocive.
- riduzione dei costi manutentivi per riduzione dell'usura degli pneumatici, dei freni e degli organi meccanici.

Allo scopo di migliorare la regolarità del servizio e di ridurre le potenziali penalità imposte dal nuovo contratto di servizio, continua l'attività di revisione dei tempi di passaggio alle fermate, adeguando gli orari teorici con riduzioni importanti delle anomalie

In merito ai servizi supplementari a supporto del territorio, da menzionare gli eventi di particolare rilievo, quali la Corsa della Bora, la Barcolana e la Trieste Half Marathon.

Nel corso del 2023 l'attività di noleggio (bus turistici e scuolabus) ha prodotto una percorrenza chilometrica complessiva di 161.057 km. È continuato anche il servizio del Hop-on Hop-off in città, dimostrando una elevata affluenza in particolare nel periodo estivo. L'attività di noleggio ha visto proseguire la collaborazione con l'Unione Sportiva Triestina Calcio e con le crociere.

I servizi scuolabus hanno continuato ad essere operativi per tutto l'anno con numerose richieste di servizi nel periodo estivo per il trasporto dei ragazzi iscritti ai ricreatori triestini.

A giugno 2023 è terminata la sperimentazione del servizio a chiamata diurno denominato TS On Demand che non ha registrato particolare gradimento. Quindi si è passati ad un servizio a chiamata notturno, pianificato e progettato in collaborazione con l'Università di Trieste, il Comune di Trieste e Regione FVG.

Il nuovo servizio ha registrato da subito un buon gradimento, con incremento dell'utenza, soprattutto, fra i giovani, all'avvio dell'anno accademico 2023-2024, con dei picchi di utilizzo durante gli eventi serali organizzati in Porto Vecchio.

Trasporto pubblico locale Trenovia Trieste Opicina

Nel 2023 la Trenovia Trieste-Opicina ha continuato a rimanere inattiva a causa della revoca del nulla osta tecnico a seguito dell'incidente frontale avvenuto il 16 agosto 2016.

Alla fine del 2022 i lavori di sostituzione dell'armamento, iniziati a metà settembre 2020, risultavano completati. Nei primi mesi del 2023 iniziavano i collaudi e le valutazioni dell'adeguatezza delle varie parti del sistema come i semafori, le fermate, la massicciata e il binario. Dalle verifiche condotte dall'ente di controllo Ansfisa sono risultate alcune non conformità con prescrizioni di adeguamento del sistema. Pertanto, vi sono state attività di ulteriore livellamento del binario che, però, non hanno risolto la situazione giudicata non collaudabile dall'Anfisa per parametri del binario non coerenti con quanto previsto nel progetto.

Nel corso dell'anno si è provveduto a realizzare le attività prescritte sul sistema semaforico che hanno trovato regolare approvazione dell'Ansfisa.

Allo stato attuale la situazione è rimasta invariata. In considerazione dello stallo sullo stato dei lavori all'armamento e in carenza di normativa tecnica specifica di riferimento per questo tipo di impianti, Ansfisa ha proposto la redazione di una specifica tecnica omnicomprensiva sulla Trenovia, che sia di riferimento per i collaudi e le future progettazioni, manutenzioni ed esercizio, costituendo uno specifico gruppo di lavoro per definire le linee guida tecniche per impianti a scartamento non standard. Il gruppo di lavoro composto da tecnici Ansfisa, RFI, Regione FVG, Comune di Trieste e di Trieste Trasporti è operativo da gennaio 2024.

In attesa della sistemazione dell'impianto, nel corso dell'esercizio, si è proceduto con le verifiche annuali delle vetture tramviarie, a partire dalle prove di isolamento e di continuità elettrica, mentre le prove di frenatura saranno eseguite non appena sarà disponibile il binario. Nel corso dell'esercizio è terminata la progettazione della revisione generale ventennale della vettura 407 con deposito della documentazione presso l'ente proprietario Comune di Trieste Comune per poi essere sottoposti ad approvazione da parte del MIT, quale Ente finanziatore dell'intervento.

Inoltre, si si è provveduto alla manutenzione della funicolare con interventi di sostituzione dei tasselli di guarnizione della puleggia motrice, l'esame magnetoadдукtivo alla fune traente e le verifiche funzionali annuali (semestrali quando l'impianto è in esercizio) a vuoto e a carico della funicolare.

Con il contributo del personale dedicato alla "Rete Aerea", ha seguito la manutenzione ordinaria della LAC, sono stati eseguiti numerosi interventi lungo il percorso delle linee per lo spostamento di fermate, sostituzione specchi, deviazione percorsi, messa in sicurezza di manufatti causa incidenti o atti vandalici, piccoli interventi di ogni genere.

Alla fine dell'esercizio è finalmente giunto, da parte di Ansfisa, il nulla osta tecnico di sicurezza al progetto di revisione generale della LAC, i cui lavori saranno effettuati entro il 2026.

Si è svolta altresì la conduzione e la manutenzione ordinaria programmata della cabina SST di via Marziale.

Nelle prime settimane del 2024 vi è stata l'installazione di una nuova centrale radio digitale dedicata al solo servizio della Trenovia.

Infine, per quanto riguarda le indagini della magistratura sull'incidente frontale del 16 agosto 2016, nel marzo 2023 si è concluso pure il secondo grado del processo nei confronti dei due conducenti indagati con la condanna di entrambi, ribaltando parzialmente il giudizio del primo, nel quale uno dei due era stato assolto. Nel corso del 2024 la Corte di Cassazione si è espressa definitivamente, confermando il giudizio di secondo grado.

Servizio Marittimo

Nel corso del 2023 la Società ha svolto le linee marittime previste nel contratto di servizio, Trieste - Muggia e Trieste - Sistiana, del mediante il contratto di subaffidamento stipulato con la società Delfino Verde Navigazione Srl a dicembre 2021, costituito sulla base di elementi qualitativi suggeriti dall'esperienza pregressa, ma tenendo anche in considerazione parametri oggettivi, principalmente legati all'aspetto economico.

Si tratta di un contratto di subaffidamento per il periodo 2021 – 2026, con riserva di proroga fino al 10 giugno 2030 scadenza naturale della concessione, per un corrispettivo complessivo pari a € 1.280.000/anno (+ rivalutazione media annuale, indice ISTAT Foi settore trasporti), cui va aggiunta la cessione del 100% dei ricavi da vendita dei titoli di viaggio.

Il servizio si svolge con due linee:

Linea Trieste – Muggia (annuale): la linea ha svolto complessivamente 6.725 corse (71 sono invece state quelle sopresse causa forza maggiore), realizzando complessivamente ricavi da titoli di viaggio per Euro 440.000 circa;

Linea Trieste - Sistiana (stagionale): la linea ha svolto complessivamente 790 corse (2 sono invece state quelle sopresse causa forza maggiore), realizzando complessivamente ricavi da titoli di viaggio per Euro 124.000 circa.

Inoltre, nel 2023 – in conseguenza della richiesta pervenuta dal Comune di Muggia e finanziata poi dall'Assessorato Regionale alle Infrastrutture e Territorio – si è dato corso ad un servizio tpl aggiuntivo mediante un nuovo collegamento marittimo, operante in sinergia con la linea marittima TS-Muggia e, che con le opportune coincidenze, colleghi Muggia con la nuova spiaggia denominata “Boa Acquario”.

Il servizio è stato svolto dalla Delfino Verde Navigazione Srl nel periodo 18 luglio – 17 settembre per un costo complessivo di € 276 mila.

La linea ha svolto complessivamente 532 corse (21 sono invece state quelle sopresse causa forza maggiore), con un totale di circa 5.000 passeggeri trasportati.

Bike sharing

A seguito della gara indetta dal Comune nel 2022, la Vostra società è risultata aggiudicataria, della concessione per il servizio di bike sharing, per un periodo di 3 anni, rinnovabili, a decorrere dal 1° novembre 2022. Si ricorda che l'attività era già svolta dalla Vostra società, sin dal marzo 2021, a titolo sperimentale, mediante sequenza di alcune proroghe.

Ad essa compete la gestione completa di tutte le infrastrutture e le componenti costituenti il servizio (ad eccezione degli elementi hardware e software del sistema, ecc.), nonché un'attività di call center e assistenza agli utenti, una attività di comunicazione e pubblicità dei servizi, oltre alla manutenzione delle biciclette.

Il sistema di bike sharing viene offerto tramite un parco che si compone, al momento, di 216 biciclette, distribuite su 23 ciclostazioni nel territorio cittadino, con 325 colonnine per cicloposteggio.

Sono in corso approfondimenti e valutazioni in termini di Marketing e di Comunicazione al fine di valorizzare l'impiego di tale strumento di mobilità tra cittadini e turisti, dopo un esercizio 2023, i cui dati non hanno mantenuto le aspettative con circa 3.000 clienti e Euro 21.500 di ricavi.

Attività diversificate (turismo, marketing, contratti “attivi”)

Nel corso del 2023 sono proseguite le attività turistiche in carico alla Rete d'impresa “MuoviTrieste” che vede Trieste Trasporti affiancata da YesTour. I due settori principali sono costituiti dai servizi di Noleggio GT e dall'attività di Hop-on Hop-off cittadino denominata Hoptour: per entrambi si è trattato di un esercizio in evidente evoluzione con i fatturati che sono saliti nel complesso a quasi € 900k.

Per quanto riguarda più strettamente le attività legate alla funzione Marketing - tenendo fuori dal presente contesto Bike sharing e Notturmo - va evidenziato il lancio della App di fidelizzazione denominata MyTT, fonte di premi e sconti a favore degli abbonati (suddivisi in 3 fasce in base ai punteggi acquisiti). L'iniziativa ha riscosso un ottimo riscontro, con oltre 3.000 download e utenti iscritti. Da notare il sempre crescente interesse per la presenza nell'applicazione da parte dei partner locali, in grado di offrire promozioni presso i propri esercizi.

Passando ai contratti "attivi", va citato il positivo prosieguo della concessione pubblicitaria "dinamica" del parco autobus (il partner è GAP) che conferma l'attestarsi su livelli di qualità percepita molto alta, con effetti consistenti sul fatturato (minimo garantito annuale pari a Euro 240 mila).

Il 2023, infine, ha sancito l'esaurirsi della fase sperimentale della concessione pubblicitaria relativa ai monitor ed al wi-fi di bordo e l'avvio di una procedura strutturata (il partner è GAP). Pur ancora su valori distanti da quella "dinamica", anche questo settore sta dimostrando di disporre un buon potenziale economico (fatturato 2023 pari a circa Euro 35 mila).

Manutenzione autobus

Durante l'anno 2023 il reparto Manutenzione è stata impegnata nell'attività corrente di gestione e manutenzione per il buon funzionamento del parco autobus aziendale.

L'attività quotidiana e costante di analisi degli indicatori come: i fermi macchina giornalieri, gli interventi in linea, le manutenzioni periodiche ed la disponibilità dei ricambi ha consentito, nel tempo, di riscontrare la ripetitività del guasto e definire le soluzioni ai problemi con interventi mirati o risanamenti su interi lotti, oppure modifiche ai piani manutentivi.

L'approccio proattivo trova riscontro positivo nei KPI di manutenzione (perdite di liquidi, corse e chilometri persi per guasto, disservizi, recuperi esterni, sostituzioni) che, valutati in funzione dell'aumento dell'età media della flotta e del maggior chilometraggio percorso per ciascun mezzo, si rivelano più che positivi.

I processi sopra descritti hanno poi benefici effetti anche sull'efficienza manutentiva, in quanto l'adozione di una "manutenzione preventiva dinamica" consente una modifica delle scadenze chilometriche delle manutenzioni periodiche, allungando, ove possibile, tali intervalli con riduzione delle ore necessarie.

Nel corso del 2023 sono stati consegnati 18 nuovi autobus, 10 di marca Industria Italiana Autobus, lunghi 10,5 metri, e 8 di marca Mercedes, lunghi 12 metri, con motorizzazione EURO VI.

A conferma del costante rinnovo dei mezzi, la distribuzione attuale della flotta di Trieste Trasporti, per tipologia di motore comprende una quota di motorizzazioni del 79,7% EURO VI e 20,3% EEV.

Inoltre, si confermano i dati relativi al costante efficientamento relativo consumo di gasolio degli ultimi anni. Tale miglioramento è stato raggiunto con:

- le nuove tecnologie di cambi automatici montati su tutti gli autobus acquistati;
- la funzionalità di spegnimento automatico del motore dopo un periodo di inattività;
- la formazione degli autisti sul tema dell'Eco-Driving.

Impianti ed infrastrutture

Gli immobili acquistati nel 2020, con il trasferimento di proprietà dal Comune di Trieste ed AMT SpA, sono oggetto di continui e costanti interventi di manutenzione edilizia ed impiantistica.

In particolare, le aree denominate "comprensorio Broletto" costituite da piazzali, officine, depositi e uffici, di una certa vetustà, necessitano di un rinnovo strutturale con un programma di impegno economico a breve e medio termine.

A tal fine, nel corso del 2023 si è provveduto al risanamento, mediante impermeabilizzazione a spruzzo, di circa 13.000 mq di copertura/tetto inerenti l'Officina e l'Autorimessa con garanzia decennale sull'opera. Inoltre, per l'Officina, al fine di ridurre i consumi energetici, è stato rivisto l'impianto elettrico con l'apposizione di lampade a basso consumo.

Altri Interventi sono in corso per l'adeguamento edilizio della sede degli uffici di via Lavoratori, per la quale è prevista la ristrutturazione degli spazi per l'accoglienza al pubblico, mentre si è già provveduto all'ammodernamento della sala mensa con lavori terminati nei primi giorni del 2024.

Il servizio Impianti ed Infrastrutture è coinvolto nel piano di transizione energetica per le sedi e per i piazzali ove saranno implementati gli impianti necessari per approvvigionamento di energia elettrica per le nuove flotte di autobus. Si prevede, infatti, la sostituzione del 50% della flotta diesel con mezzi elettrici fra il 2024 e il 2030. Per la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica si prevede anche dell'acquisizione di alcune aree presenti sui piazzali di Broletto ora di proprietà di Hera SpA.

Politica degli approvvigionamenti

Nel corso dell'esercizio 2023 - in tema di approvvigionamenti – continua l'attività di evoluzione ed adattamento dei processi derivati dal Regolamento interno per gli acquisti, con una particolare attenzione alla semplificazione.

In questo contesto, va evidenziata l'entrata in vigore a luglio del D.Lgs. 36/2023 ("Nuovo Codice degli Appalti") che ha già comportato alcune variazioni nelle procedure e, in particolare, da gennaio 2024 introdurrà sensibili cambiamenti nell'organizzazione delle attività a seguito dell'avvio della cosiddetta Digitalizzazione del ciclo degli appalti.

Si conferma – in un'ottica di efficienza, efficacia ed economicità – la collaborazione con ARRIVA ITALIA al fine di conseguire economie di scala e sinergie non conseguibili a livello di singola azienda. In questo contesto, si ricorda nel dettaglio che Trieste Trasporti si avvale con continuità di ARRIVA ITALIA quale Stazione Appaltante per temi quali le forniture di gasolio, i contratti assicurativi e le convenzioni in tema di ricambi.

Meritano un'evidenza le seguenti procedure di gara:

- FORNITURA DI GASOLIO (Procedura Aperta realizzata da ARRIVA ITALIA in qualità di Stazione Appaltante); il contratto (1 anno + 1 anno di eventuale proroga) è stato sottoscritto con ENI, dopo anni di partecipazione della sola ditta BARONI. Grazie ad una modifica introdotta al capitolato che, vincolando più lotti, ha potuto stimolare la concorrenza, ne è conseguito un ottimo risultato economico, misurabile in circa € 300.000.- complessivi nei due anni;
- FORNITURA DI AUTOBUS ELETTRICI (Procedura europea di Dialogo Competitivo); la procedura si è completata con l'aggiudicazione di n.° 13 autobus alla Società POWERBUS e delle relative infrastrutture per le stazioni di ricarica, per un valore complessivo superiore ad € 8.200 mila, in parte rilevante finanziato con i fondi del PNRR (il che ha richiesto il rispetto di tempistiche stringenti previste dalla procedure ministeriali);
- SERVIZIO DI RISTORAZIONE (Indagine di mercato informale svolta dalla Vostra società); la procedura è stata aggiudicata a ELIOR (CAMST era il fornitore uscente), con garanzia di conferma delle condizioni in essere, anzi con integrazione di alcune modalità tese ad ampliare, da un lato, le alternative alimentari e, dall'altro, di semplificare la gestione dei pasti per asporto.

Responsabilità civile

Relativamente alla copertura RCA, l'esercizio 2023 è stato espletato da UNIPOL/SAI, aggiudicataria della gara per il biennio 2023-2024 (con facoltà di proroga per il 2025-2026). Il premio annuo - stimato sulla base del parco dichiarato nel capitolato di gara - risulta pari a circa € 808.500.

Nel corso dell'anno le uscite per rimborsi da franchigia (riferiti all'anno corrente ed agli esercizi precedenti) sono state di circa € 490.000.

Relativamente ai danni subiti dal parco autobus aziendale, i sinistri risarciti nell'esercizio 2023 sono stati 117, per un introito di circa € 196.000.

L'andamento della sinistrosità nel 2023 - interrompendo il trend positivo degli ultimi esercizi - ha manifestato un discreto aumento sia per quanto riguarda i sinistri da circolazione, sia per i sinistri da infortunio. E' ipotizzabile che causa di questo incremento sia da un lato l'incremento del traffico privato conseguente all'emergenza pandemica, dall'altro il marcato turnover del personale in guida, con una conseguente maggior percentuale di conducenti giovani e spesso con la patente conseguita da pochi anni.

Sinistri passivi

	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007

Sinistri da circolazione	209	194	164	134	135	173	155	178	208	173	215	195	206	225	194	226	261
Sinistri da infortunio	96	84	74	94	114	98	98	69	109	89	101	103	157	151	136	175	181
Sinistri TOTALI	305	278	238	228	249	271	253	247	317	262	316	298	363	376	330	401	442

In riferimento ai “rami elementari”, ci si è ancora avvalsi del progetto assicurativo europeo promosso da DVA, broker del Gruppo ARRIVA/DEUTSCHE BAHN.

Da tale contesto - integrato a livello Italia da talune procedure di gara svolte da MARSH (broker locale di ARRIVA ITALIA) - è emerso un esito per il quale le coperture assicurative specifiche sono ancora garantite mediante polizze stipulate con Compagnie quali GENERALI, UNIPOL-SAI, AXA, ZURICH, LLOYD'S e ROLAND.

I premi non hanno registrato sostanziali variazioni rispetto all'esercizio precedente, salvo la polizza fabbricati all risk, per un valore complessivo delle coperture di circa € 165.000. A ciò si aggiunge una polizza Cybersecurity a copertura dei rischi di natura informatica per Euro 37 mila.

A fine esercizio, in considerazione del passaggio da parte di ARRIVA ITALIA al nuovo broker LOCKTON (che in Italia si appoggia a MAG) anche TT ha dato mandato al broker medesimo a valere dal 2024, tranne che per la copertura RCA, per la quale, anche per l'esercizio 2024, si rimane con MARSH e, quindi, con la copertura UNIPOL/SAI

Risorse umane

La gestione delle risorse umane, da sempre caratterizzata dal rispetto dei principi di ascolto, condivisione, collaborazione, lealtà e trasparenza, è stata incentrata sulla valorizzazione delle risorse interne anche attraverso il costante aggiornamento di competenze relazionali e tecniche.

L'importante sviluppo delle competenze relazionali è avvenuto grazie ad un percorso di sviluppo, fortemente innovativo per il contesto aziendale, che ha coinvolto tutti i manager e una prima serie di collaboratori attraverso una serie di incontri – trasversali e/o per gruppi omogenei di risorse – il cui obiettivo è stato la focalizzazione dei team sia sullo sviluppo delle principali soft skill collegate ai comportamenti interpretati all'interno dell'organizzazione che di rinforzare i partecipanti nella gestione dei feedback e nella revisione di processi e attività. Il successo riscontrato ha consentito da un lato di rendere completamente operativo il nuovo sistema di valutazione delle performance con la corretta gestione di momenti di feedback tra responsabili di area e collaboratori diretti e dall'altro alla pianificazione, per l'anno 2024, di una seconda edizione del percorso finalizzata al positivo coinvolgimento di un ulteriore gruppo di collaboratori e responsabili di area.

Anche nel corso del 2023 le attività di ricerca e selezione di conducenti sono state caratterizzate dalla necessità di dover fronteggiare una pesante carenza di operatori che ha raggiunto dimensione e portata senza precedenti sia sul territorio nazionale che nei principali paesi europei. Il fenomeno ha continuato ad essere presente sia sul settore “trasporto merci” che sul “trasporto di persone”. Le iniziative, in parte già avviate nel 2022, hanno consentito all'Azienda di affrontare con consapevolezza la criticità potendosi avvalere dei più moderni e flessibili strumenti tra cui i nuovi tool per la somministrazione dei test psicoattitudinali e piani di comunicazione maggiormente penetranti. Nel corso del 2023 sono state effettuate 3 edizioni del percorso Academy – si tratta di percorsi finanziati che, con il coinvolgimento delle autoscuole presenti sul territorio, hanno reso possibile l'avvicinamento di giovani inoccupati al mestiere di “conducente di autobus adibito al trasporto di persone” con il conseguimento di tutti i titoli necessari (patenti professionali e carta di qualificazione del conducente) senza dover sostenere i relativi oneri economici – che hanno portato a 32 nuove collaborazioni con l'Azienda. Ulteriori 32 conducenti sono stati assunti direttamente dalla Società per un totale complessivo di 64 nuovi conducenti nel corso del 2023.

Grazie al costante dialogo e confronto con le competenti direzioni regionali è stata effettuata una approfondita analisi del fenomeno “carenza di conducenti” sviluppando alcune sinergie sul territorio tra cui l'organizzazione di 2 specifici recruiting day regionali e la previsione di uno specifico bando regionale per il finanziamento completo dei costi di conseguimento dei titoli di guida nel caso di successiva assunzione diretta presso le Aziende regionali che effettuato servizi di Trasporto Pubblico Locale.

I processi di ricerca e selezione sono stati finalizzati – in maniera altresì prevalente – all’inserimento di una serie di figure tecniche ed amministrative in modo da compensare – parzialmente – le quiescenze dei rapporti di lavoro e per l’individuazione di operatori specializzati per la manutenzione di mezzi pesanti su gomma e ferro garantendo sia una adeguata gestione del turnover. Nel 2023 in ambito manutentivo è stato gestito – grazie alla collaborazione con le competenti Istituzioni regionali e ENAIP – un percorso per la formazione di giovani che successivamente potranno ricoprire il ruolo di “manutentori mezzi meccanici pesanti” che rappresenta sempre di più una figura professionale di difficile reperimento sul mercato. Il percorso al 31.12.2023 ha portato all’assunzione di 2 risorse tra cui la prima meccanica donna per l’Azienda.

L’azienda, per garantire la corretta erogazione dei servizi, oltre a dover fronteggiare la suindicata carenza di conducenti ha costantemente monitorato e gestito gli indicatori di “assenteismo” aziendale caratterizzati da una forte tendenza incrementale, talvolta con punte da periodo pandemico. La gestione è stata di tipo trasversale ed è avvenuta sia con strumenti tesi al recupero della prestazione – ad esempio alcune previsioni del nuovo sistema premiante – che con azioni di sensibilizzazione individuale oltre a una più mirata concessione di ferie e/o permessi. Nel corso dell’anno, purtroppo, l’azienda è stata costretta ad intervenire – anche disciplinarmente con la chiusura di alcuni rapporti di lavoro – su specifici abusi di utilizzo di permessi previsti dalla normativa nazionale.

Sul fronte della formazione professionale finalizzata allo sviluppo del capitale umano dell’azienda, oltre a quanto suindicato, merita una specifica menzione il completamento del ciclo pluriennale di crescita professionale gestito con il gruppo Arriva denominato “leader del futuro” cui hanno partecipato alcune risorse di recente inserimento in Azienda e/o in fase di crescita professionale e il rinnovo della collaborazione con Ambrosetti per seminari tematici rivolti ai manager e ai middle manager.

La gestione delle relazioni industriali è stata caratterizzata da un costante ascolto delle Organizzazioni Sindacali con progressiva gestione delle tematiche ritenute più critiche senza mai ledere i principi di massima trasparenza, condivisione, rispetto dei ruoli e correttezza. Sono state convocate con costanza tutte le commissioni tecniche e operative presenti in azienda, tra cui la Commissione Paritetica Premio di Risultato che è stata capace di impostare le basi per l’importante concertazione – conclusa nel mese di Luglio – sul nuovo sistema di Premio di Risultato. Quest’Accordo si pone come altamente innovativo per il settore e in forte discontinuità con il passato prevedendo, tra l’altro, nuovi meccanismi di gestione del già articolato sistema di welfare, nuovi meccanismi di incentivazione della prestazione collettiva e individuale oltre a una pluralità di momenti di erogazione economica del Premio rispetto al passato.

L’approccio delle OO.SS. è stato – per lo più – responsabile e collaborativo anche se non sono mai mancate prese di posizione nette di contrapposizione da parte di alcune Organizzazioni. Lo stato di agitazione avviato nel corso del 2022 – collegato all’incremento dei costi di energia e carburante, caro vita generalizzato, carenza di drivers di cui sopra e le relative ripercussioni sulla vita privata dei singoli lavoratori – si è concluso con un verbale di Accordo nel mese di marzo.

L’articolato sistema di “welfare” è stato ulteriormente ampliato, oltre che spiegato e pubblicizzato tramite specifiche iniziative di comunicazione. Nel 2023 la bontà dell’operato aziendale è stata confermata – ancora una volta – dalla consuntivazione di percentuali di conversione pari a circa il 50% (+16% rispetto la media nazionale) con un tasso di utilizzo al 31.12.2023 che ha superato il 90% delle quote convertite (+10% rispetto la media nazionale).

Non meno rilevante, anche in ottica di miglioramento di “attraction” e “retention” il continuo sviluppo di vantaggi e convenzioni riservate ai soli dipendenti tra cui: convenzioni con primari Istituti assicurativi, banche, società specializzate nella gestione del credito al consumo, accesso a cure/accertamenti specialistici con tempi e condizioni vantaggiose, servizio di assistenza medica H24 con possibilità di primo soccorso e supporto specialistico, sconti varie su prodotti di utilizzo quotidiano piuttosto che tecnologia, autonoleggi per necessità personali ed altro.

Sistemi informativi

La funzione Sistemi informativi ha garantito la piena funzionalità dei sistemi IT dell’azienda, garantendo l’effettuazione di tutte le attività aziendali e del servizio TPL anche in situazioni di temporanei guasti e, nel

contempo, proseguendo nello sviluppo tecnologico, nella realizzazione di progetti innovativi e nell'implementazione di aggiornamenti necessari a garantire il rispetto dei più moderni standard di sicurezza e protezione dei dati.

Presso la sede di Broletto è installato il data center regionale di TPL FVG scarl, gestito direttamente dal reparto Sistemi Informativi. Tale data center fornisce servizi legati all'esercizio tpl ed alla vendita di titoli di viaggio per tutta la Regione. La sua piena operatività è presupposto fondamentale e strategico per l'adempimento del contratto di servizio regionale. Pertanto, si è continuato a dare grande attenzione allo sviluppo e mantenimento di progetti finalizzati alla Business Continuity ed al Disaster Recovery al fine di ridurre il rischio di blocco dei servizi e la perdita dei dati aziendali a causa di eventi disastrosi. In particolare, i servizi informatici ed i dati di backup presenti in Datacenter vengono replicati in un secondo sito

L'affidabilità dei sistemi e la continuità del servizio erogato agli utenti non dipendono, in ogni modo, esclusivamente da problemi infrastrutturali, ma in molti casi da cause legate alla cybersecurity. In particolare, gli attacchi informatici possono avvenire utilizzando virus informatici di varie tipologie o sfruttando vulnerabilità delle difese perimetrali dell'azienda. Attualmente non è più sufficiente basarsi esclusivamente sui consueti antivirus o sui normali apparati di rete di difesa perimetrali.

Al fine di ridurre il rischio è stato implementato e messo in produzione un Servizio Gestito di Sicurezza Informatica (SOC - Security Operation Center), in cui tramite la scansione e la correlazione degli eventi presenti sulla rete, sulle postazioni di lavoro e sugli apparati di elaborazione è possibile prevenire e difendersi da eventi anomali od attacchi informatici. È stata, inoltre, attivata una copertura Assicurativa contro i danni informatici e lanciato un progetto di Security Awareness con lo scopo di aumentare la consapevolezza degli utenti nei confronti del Phishing.

In collaborazione con Arriva Olanda ed Arriva Italia è stato completato lo sviluppo di una nuova piattaforma sperimentale di Mobility as a Service (MAAS) denominata Glimble, al fine di permettere l'interoperabilità fra Servizi di Trasporto e dare la possibilità all'utente di pianificare in modo integrato i propri spostamenti. In particolare, la piattaforma permette all'utente di pianificare il proprio viaggio, trovare la combinazione più adeguata alle proprie esigenze fra i servizi proposti ed acquistare i titoli di viaggio necessari. Il progetto mira, inoltre, ad implementare una piattaforma robusta e scalabile in modo da permettere l'introduzione ed utilizzo di un sempre maggior numero di Servizi.

Allo stesso modo è stato avviato lo studio per analizzare ed evolvere i dispositivi informatici presenti bordo BUS al fine di adeguarli alle migliori tecnologie disponibili ed agli standard internazionali di interoperabilità. Sono state, inoltre, completate su tutta la flotta di Trieste Trasporti le installazioni delle nuove validatrici elettroniche con tecnologia EMV a bordo mezzo (acquisto titoli con carte Mastercard e Visa).

Il sistema di sanzionamento, costituito da componente hardware (palmari) e una componente software centrale integrata con i sistemi bancari di pagamento, è stato adeguato di conseguenza in modo da permettere il controllo e l'eventuale sanzionamento dei nuovi titoli elettronici (Carte di Credito e Debito e Biglietti con QRCode).

Durante il 2023, è proseguito il progetto relativo alla comunicazione all'utente delle previsioni di passaggio in fermata mediante l'installazione di display con la tecnologia innovativa "e-ink" ("inchiostro elettronico"), monitor infodinamici e totem informativi. Al 31/12/2023 sono disponibili all'utenza 144 paline elettroniche ad inchiostro elettronico, 9 Totem informativi, 3 Monitor infodinamici che coprono sia il centro città che le aree periferiche di Trieste.

Al fine di migliorare la comunicazione interna dei dipendenti e consolidare il coinvolgimento aziendale è stata fornita una nuova soluzione software di scambio news e documenti oltre che una nuova piattaforma per la gestione dei palinsesti informativi presenti sui nuovi monitor installati in azienda.

Il sistema di Wi-Fi di bordo bus, già pienamente operativo, ha sviluppato un traffico medio mensile di più di 1 Terabyte al mese, garantendo il servizio di navigazione mediamente a circa 40.000 utenti al mese.

Progetto business intelligence

Il progetto "BI – Pianificazione e Controllo" è un progetto company wide finalizzato all'introduzione in azienda

di uno strumento di Business Intelligence strutturato per il controllo di gestione, in grado di fornire un supporto strategico alla Direzione aziendale.

Il progetto complessivo è stato affrontato in due fasi distinte, una progettuale e una implementativa.

Il progetto di implementazione si è concluso con la definizione e la creazione di circa cento indicatori di performance aziendale. Sono stati ad oggi selezionati circa 20 KPI principali, strategici, con l'obiettivo di costituire il cruscotto direzionale, in grado di fornire alla Direzione Aziendale tutte le informazioni necessarie a prendere decisioni corrette e tempestive.

Anche nel 2023 la Business Intelligence è stato uno strumento di grande supporto direzionale. Terminata l'emergenza sanitaria, la situazione è caratterizzata da mutazioni importanti dello stile di vita, con evidenti ricadute anche sul mondo dei trasporti. Lo strumento ha permesso di gestire al meglio le criticità e monitorarne gli effetti a livello strategico rispetto al periodo precedente la pandemia, cercando di identificare i risultati migliorativi e le ragioni che li hanno permessi, oltre che le cause di andamenti non ancora positivi.

Ancora, una attenzione particolare è stata dedicata all'efficienza del processo di pianificazione e impiego delle risorse nei diversi processi operativi, ottenendo buoni risultati nel corso dell'anno.

Lo strumento, viene stato usato per monitorare costantemente l'impatto delle nuove politiche tariffarie (con le scontistiche formato famiglia) e del nuovo programma di incentivi statali e regionali rappresentato dal Bonus Trasporti, dalle convenzioni Under65 e dalle nuove promozioni rivolte ai giovani e giovanissimi. Ha permesso in particolare di monitorare l'andamento delle vendite digitali, su cui l'azienda continua a investire importanti risorse, e la relativa ripresa del numero di passeggeri trasportati. È stato possibile osservare come le nuove politiche abbiano consentito di spostare il mix tra abbonamenti e biglietti, fidelizzando maggiormente i clienti.

Il monitoraggio effettuato mensilmente ha permesso di individuare 8 specifici KPI ritenuti strategici per l'azienda, sui quali sono stati definiti obiettivi di performance cui puntare durante l'anno. Il monitoraggio dei KPI ha consentito di mettere in campo le necessarie azioni correttive per ridurre gli impatti negativi o per accelerare i processi al fine di raggiungere gli obiettivi previsti.

I KPI strategici sono stati individuati con il coinvolgimento collettivo del management, cercando di coinvolgere tutti nel raggiungimento di risultati per il miglioramento del servizio offerto ai nostri clienti, innanzitutto. Con questo obiettivo, sono stati mantenuti e rafforzati gli indicatori sul rispetto degli obblighi contrattuali, come la produzione effettuata rispetto alla produzione programmata, e sugli standard di servizio quali la puntualità alla partenza delle singole corse. Altri KPI hanno avuto come focus i maggiori investimenti e progetti attuati dall'organizzazione negli ultimi anni, quali la percentuale di vendite sui canali digitali rispetto ai canali tradizionali, la performance dei conducenti in termini di ore e chilometri, il contenimento della percentuale di assenteismo e la lotta all'evasione tariffaria.

Indubbiamente la sperimentazione si è rivelata fruttuosa e ha avuto impatti sia sulla performance che sulla cultura aziendale. Lo stesso processo verrà confermato e diffuso ancora maggiormente per il 2024.

Dopo qualche anno di attività e miglioramento, inoltre, è in fase di analisi con i reparti IT la possibilità di rinnovare l'insieme delle fonti dati per renderle maggiormente idonee all'introduzione di strumenti più avanzati di intelligenza artificiale.

Comunicazione e relazioni istituzionali e con il pubblico

Dopo la lunga fase dell'emergenza epidemiologica, l'anno di riferimento è stato, per la comunicazione, un periodo denso di attività e che ha consentito, da una parte, di avviare un riassetto organizzativo dell'area e, dall'altra, di intraprendere una serie di attività e progetti a cui, nel corso del 2024, servirà dare robustezza e stabilità.

L'indagine di customer satisfaction

L'indagine di customer satisfaction (la terza svolta dall'istituto demoscopico Demos per tutte le aziende consorziate di Tpl Fvg) ha visto un significativo miglioramento di tutti gli indici di gradimento su cui il campione intervistato si è espresso, con valori ritornati ai livelli pre-Covid.

L'indagine, che ha coinvolto a Trieste 1.500 persone per i servizi automobilistici e 437 persone per i servizi marittimi, deve ritenersi statisticamente rappresentativa degli utilizzatori del servizio. Le interviste, condotte da operatori qualificati, si sono svolte sia alle fermate e a bordo degli autobus sia telefonicamente (in modalità CATI).

Nel merito dei risultati, tutti gli indicatori di qualità si sono attestati, in una scala da 1 a 10, al di sopra della media ponderata del 7 in termini di percezione; contestualmente, sono cresciute anche le aspettative nei confronti del servizio. I differenziali con il 2022 di tutti gli indici risultano positivi per Trieste (le eccezioni che riguarda alcuni aspetti dei servizi marittimi sono collegate a dati aggregati su base regionale e comunque in cui i valori medi si attestano oltre l'8 o il 9). Il dettaglio dei risultati è conustabile nella Carta dei Servizi pubblicata sul sito internet di Tpl Fvg scarl.

Il complessivo gradimento dei servizi resi è certificato dalle performance ottenute negli indici generali, che sono migliorati rispetto all'anno precedente attestandosi anche al di sopra della media regionale di Tpl Fvg), Ci si riferisce più precisamente al il net promoter score ed al customer satisfaction index:

- il net promoter score si ottiene rivolgendo al campione la seguente domanda: in una scala da 1 a 10, con quale probabilità consiglierebbe l'uso del servizio di Tpl Fvg a un amico? Sono detrattori coloro che assegnano un punteggio da 1 a 6; sono passivi coloro che assegnano un punteggio da 7 a 8; sono promotori coloro che assegnano un punteggio da 9 a 10;
- il customer satisfaction index viene calcolato combinando i valori rilevati in ciascuna sezione del questionario e facendone una sintesi, in una scala da 1 a 10.

indici generali di soddisfazione	Tpl Fvg	Trieste Trasporti
net promoter score 2023	7,73	7,78
customer satisfaction index 2023	7,74	7,80
net promoter score 2022	7,62	7,64
<i>differenza 2023/2022</i>	0,11	0,14
customer satisfaction index 2022	7,53	7,74
<i>differenza 2023/2022</i>	0,21	0,06

Rapporti con i media e attività di comunicazione

I rapporti con i media locali e regionali sono solidi e improntati alla piena collaborazione reciproca. Nell'anno di competenza, la Società è stata citata in circa 400 occasioni all'interno di servizi giornalistici della carta stampata, delle televisioni, del web e delle radio locali, regionali e nazionali. La quasi totalità delle citazioni è avvenuta in un contesto positivo o neutro.

Quattro sono le macro-attività che nel corso del 2023 hanno interessato la comunicazione:

- la prima riguarda il lancio, nel mese di febbraio, di MyTT, il programma di fidelizzazione rivolto ai clienti di Trieste Trasporti che offre vantaggi esclusivi agli abbonati; grazie a un'intensa attività di comunicazione e marketing, il programma sta consolidandosi sul territorio e ampliando la rete di partner e clienti iscritti;
- la seconda riguarda il lancio nel mese di luglio del servizio a chiamata Notturmo: il servizio notturno è stato uno principali temi di comunicazione nel corso dell'anno, con una serie di eventi diurni e serali organizzati per coinvolgere il target di riferimento;
- la terza riguarda l'attività svolta dalla comunicazione per spiegare e promuovere l'utilizzo dei dispositivi contactless per l'acquisto di biglietti a bordo con carta di credito e debito e per la convalida elettronica dei biglietti cartacei. . L'attività è stata particolarmente apprezzata e rappresenta un format che può essere vantaggiosamente replicato in futuro, anche in altri contesti;
- la quarta riguarda la campagna di comunicazione per gli abbonamenti scolastici che quest'anno, anche grazie a un rinforzo delle attività di assistenza alla clientela presso la biglietteria di via dei Lavoratori, ha permesso un significativo incremento dei dati di vendita.

Nel corso dell'anno si è consolidata la presenza della vostra Società sui principali social media (Facebook, Twitter e LinkedIn), che stanno riscontrando un importante apprezzamento e confermandosi un proficuo canale di

comunicazione con il territorio (che si affianca agli analoghi canali di Tpl Fvg). I canali social di Trieste Trasporti hanno complessivamente registrato nel 2023 circa 500 mila interazioni di vario tipo.

In termini di comunicazione interna, si è consolidato nel 2023 il percorso avviato nell'anno precedente, con comunicazioni periodiche a tutti i dipendenti riguardanti diversi aspetti della vita aziendale.

Nel corso dell'anno si è inoltre provveduto a vestire le principali pensiline sul territorio con la nuova Beck's map della rete di Trieste Trasporti. La mappa è stata anche diffusa in alcune decine di migliaia di copie presso i principali punti informativi e durante i più importanti eventi in città.

Relazioni con la clientela e reclami

Sono stati 877 i reclami che hanno riguardato il servizio di Trieste nel corso del 2023, il 5,1% in meno del 2022, quando erano stati 925. Al 91,6% dei reclami pervenuti si è potuto dare puntuale riscontro entro 20 giorni lavorativi. I reclami che hanno riguardato Trieste Trasporti rappresentano il 33,7% dei reclami complessivamente pervenuti a Tpl Fvg nell'anno di riferimento (2.601) e lo 0,8% dei contatti complessivamente gestiti da Tpl Fvg nel 2023 (112.903).

Dei 112.903 contatti con la clientela gestiti nel 2023 da Tpl Fvg su tutti i canali (telefono, mail, reclami, chat, whatsapp e webform), sono territorialmente riferibili a Trieste il 19,5% del totale (22.003): il 47,6% non è territorialmente riferibile; la percentuale restante riguarda le altre aziende consorziate.

Reclami Trieste 2023			
 mese	 reclami	 entro 20 gg lavorativi	 %
gennaio	71	71	100,0%
febbraio	57	56	98,2%
marzo	61	54	88,5%
aprile	58	57	98,3%
maggio	76	75	98,7%
giugno	86	79	91,9%
luglio	79	75	94,9%
agosto	63	47	74,6%
settembre	97	77	79,4%
ottobre	118	118	100,0%
novembre	68	64	94,1%
dicembre	43	30	69,8%
TOTALI	877	803	91,6%

Qualità, ambiente e sicurezza

L'impegno sui temi della responsabilità sociale e del territorio è ormai parte integrante dei principi e dei comportamenti della Società, orientati all'eccellenza tecnologica, al mantenimento di elevati livelli di sicurezza, di tutela ambientale ed efficienza energetica, nonché alla formazione, sensibilizzazione e coinvolgimento del personale su temi di responsabilità sociale. La società non ha attualmente alcun contenzioso civile o penale verso terzi.

Qualità

Come ogni anno la Società è stata oggetto della visita annuale degli ispettori del TÜV Italia per la verifica di rinnovo del sistema Qualità (norma UNI EN ISO 9001:2015) e di sorveglianza del sistema Ambiente (norma UNI EN ISO 14001:2015), nonché di sorveglianza della certificazione del Servizio di trasporto pubblico (norma UNI EN 13816:2002), che richiede di tenere sotto controllo le 4 tipologie di qualità che misurano il servizio di trasporto e cioè quella attesa, progettata, erogata e percepita.

Nel 2023, il numero dei processi oggetto del controllo è rimasto invariato. Si ricorda che lo spirito delle norme è quello di offrire alle aziende gli strumenti per poter gestire in maniera consapevole e controllata le attività di business che contraddistinguono l'impresa, al fine di garantirne la continuità.

Al termine delle cinque giornate di controllo, gli ispettori del TÜV Italia, avendo riscontrato partecipazione e condivisione del processo di valutazione dei rischi/opportunità da parte del Management tutto, hanno rilevato soltanto poche osservazioni o suggerimenti, rilasciando pertanto parere positivo al mantenimento delle certificazioni.

Ambiente

L'attenzione all'ambiente si traduce nella promozione di iniziative e di progetti volti a diminuire gli impatti ambientali. Si provvede inoltre alla raccolta differenziata dei rifiuti negli uffici e in tutte le sedi aziendali, alla raccolta dei vari materiali derivanti dall'attività di officina e magazzino e con la cessione dei materiali ferrosi e la registrazione e smaltimento dei diversi tipi di rifiuto.

Nel corso del 2023 sono stati effettuati i consueti monitoraggi ai piezometri che delimitano l'area in cui si verificarono degli sversamenti negli anni 2001 e 2013, riscontrando il mantenimento dello stato di pulizia della falda. Inoltre, sono state avviate le pratiche per alcuni progetti di miglioramento della gestione delle acque di lavaggio e dell'area di rifornimento del gasolio, ai fini della riduzione dei rischi di inquinamento.

Sicurezza

La sicurezza sui luoghi di lavoro è, per la Vostra società, uno dei primari obiettivi, realizzata con adeguate procedure e certificata secondo le norme UNI ISO 45001:2018. La verifica annuale operata dagli Ispettori dell'Ente di Certificazione TÜV Italia non avuto esito positivo con rinnovo della certificazione.

È continuata l'attività di inserimento nella mappatura dei processi anche i rischi legati al D.Lgs. 231/01 e alla L. 190/12 sulla corruzione, integrando così ancor di più tra loro i sistemi di gestione propri di Trieste Trasporti.

Il Servizio di Prevenzione e Protezione ha proseguito inoltre la propria attività interna di valutazione dei rischi, ridisegnando e implementando il Documento di Valutazione dei Rischi nel corso dell'anno ed elaborando, con il contributo dei reparti interessati, ulteriori istruzioni operative. Tutta la documentazione relativa alla Sicurezza è stata sempre tenuta aggiornata sul sito intranet aziendale in modo da poter essere consultata da tutti i dipendenti.

Sulla base dei nuovi valori di rischio, il Medico competente ha aggiornato il Protocollo sanitario. Inoltre, assieme al responsabile del reparto e agli RLS, sono stati effettuati i consueti sopralluoghi annuali degli ambienti di lavoro senza riscontrare particolari problematiche al riguardo.

Sono stati condotti diversi audit nei vari reparti per la verifica dell'osservanza e dell'efficacia delle procedure di sicurezza, tutti con esito buono e in linea rispetto agli anni precedenti. Analogamente si è proceduto nei confronti di alcune ditte esterne operanti abitualmente nei comprensori aziendali; anche in questo caso l'esito è stato positivo.

Nel rispetto di quanto previsto dal D.Lgs. 81/08, sono stati svolti gli incontri di coordinamento con le ditte operanti in azienda, coinvolgendo sempre i Preposti delle aree interessate ed i relativi referenti aziendali, al fine di individuare tutti i rischi interferenziali ed adottare le dovute misure preventive prima dell'avvio dei lavori. Per una maggior diffusione e condivisione delle informazioni, i report derivanti dagli incontri con le ditte esterne vengono resi disponibili nelle pagine intranet aziendali.

Nel corso del 2023, tramite società esterne, si è proceduto alla formazione del personale operante su diverse tipologie di attrezzature o con incarichi specifici. Il Servizio Prevenzione e Protezione ha provveduto invece alla formazione di 66 dipendenti neoassunti e di coloro che sono stati trasferiti di reparto, seguendo i criteri stabiliti dall'accordo Stato-Regioni.

Nel mese di dicembre si sono tenuti, ad opera del personale del SPP, i corsi interni di formazione base per nuovi Preposti, a cui hanno partecipato in 13 addetti.

Nell'arco dell'anno si sono svolte presso un'autoscuola triestina ulteriori edizioni del corso di aggiornamento di 35 ore per il CQC, a cui hanno partecipato un totale di 54 conducenti. Come valore aggiunto, per fornire ai dipendenti una conoscenza più specifica degli aspetti di sicurezza che li riguardano e dell'attività di prevenzione adottata dall'azienda, l'RSPP aziendale ha tenuto alcune d'ore di formazione all'interno del corso.

Il dialogo con gli RLS continua ad essere aperto e collaborativo, grazie anche ad un costante aggiornamento reciproco sulle tematiche oggetto di analisi e revisione, ad una capacità di ascolto e alla disponibilità da entrambe le parti nella ricerca di risoluzione delle problematiche.

Nell'anno sono stati segnalati all'INAIL 23 infortuni in totale. Rispetto al 2022 c'è stato un lieve calo delle segnalazioni (23 contro 25) ma una diminuzione del numero di "non riconoscimenti" (8 contro 11), arrivando pertanto ad un valore finale di eventi riconosciuti pari a 15 (nel 2022 erano 14).

Riguardo ai giorni di assenza, se guardiamo ai soli eventi accaduti nel 2023 (e considerando anche gli eventi in itinere e le ricadute), essi sono pari a 939, in aumento rispetto all'anno precedente che erano 837. Delle 939 giornate di assenza, 162 di esse fanno riferimento ad infortuni avvenuti in itinere (erano 82 nel 2022) e 295 a ricadute (288 nel 2022). Se invece consideriamo nel conteggio delle assenze anche le giornate riconducibili ad eventi accaduti negli anni precedenti ma protrattisi nei primi mesi del 2023, il numero complessivo di giorni di assenza del 2023 è pari a 952 (erano 942 l'anno precedente).

Tabella riepilogo infortuni

	2023	2022
Infortuni riconosciuti dall'INAIL	15	14
<i>di cui in itinere</i>	1	3
Infortuni non riconosciuti dall'INAIL	8	11
Ricadute	5	3
Giorni totali di assenza per soli infortuni avvenuti nell'anno	939	837
<i>di cui per eventi accaduti in azienda</i>	482	467
<i>di cui per eventi accaduti in itinere</i>	162	82
<i>di cui per ricadute di eventi passati</i>	295	288
Giorni totali di assenza (anche infortuni progressi proseguiti nell'anno)	952	942

Quadro normativo di riferimento

Il trasporto pubblico locale rimane disciplinato, per il personale dal R.D. 148 del 1931, e sue s.m.i., e con particolare riferimento alla Regione a statuto speciale Friuli Venezia Giulia, in attuazione del Decreto Legislativo 1 aprile 2004 n. 111, dalla Legge Regionale 23/2007.

Il servizio tpl effettuato dalla Società è poi disciplinato anche dal Contratto di servizio firmato in data 15 novembre 2019 tra TPL FVG s.c.a.r.l. (società consortile di cui Trieste Trasporti S.p.A. fa parte) e la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, avente una durata di 10 anni.

Dal punto di vista normativo, rispetto agli ultimi precedenti anni, il 2023 è stato caratterizzato da una drastica riduzione della normativa con ad oggetto il contesto epidemiologico causato dall'emergenza "Covid-19; in particolare citiamo il D.L. 105/2023 e successiva Circolare n. 25613 del Ministero della Salute che hanno fatto venir meno la precedente normativa sull'isolamento per i soggetti risultati positivi al covid.

Sempre con riferimento al contesto epidemiologico, citiamo il D.L. del 18 ottobre 2023 n. 145, in cui all'art. 10 viene rifinanziato il "Fondo per i mancati ricavi Covid-19", di cui all'art. 200, comma 1, del D.L. n. 34/2020, per un importo complessivo pari ad euro 500 milioni per l'anno 2023, volto a contribuire a compensare in via definitiva la riduzione dei ricavi nel periodo dal 1° gennaio 2021 al 31 marzo 2022.

Lo stesso articolo incrementa il Bonus Trasporti (buono da utilizzare per l'acquisto di abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico) di 35milioni per l'anno 2023. Il medesimo Bonus Trasporti era stato in precedenza rifinanziato con dotazione pari ad euro 100 milioni dal D.L. n. 5 del 14 gennaio 2023.

Il D.L. n. 48 del 5 maggio 2023 prevede una serie di novità in materia lavoristica, come ad esempio l'introduzione dal 1° gennaio 2024 del nuovo assegno di inclusione al posto del reddito di cittadinanza, con una serie di incentivi (sempre dal 01/01/2024) per le aziende in caso di assunzione di soggetti che percepiscono tale misura. Il Decreto prevede poi la possibilità di superare i 12 mesi di durata dei contratti a tempo determinato nei casi di specifiche esigenze previste nel CCNL (non indicate nel CCNL applicabile al nostro settore) o per esigenze di natura tecnica, organizzativa o produttiva entro il 30 aprile 2024, oppure per sostituire altro lavoratore, oltre ad estendere a 3.000 euro la soglia dei fringe benefit per i lavoratori dipendenti

con figli a carico.

Il D.Lgs n. 36 del 31 marzo 2023 introduce il nuovo codice degli appalti, in attuazione dell'articolo 1 della Legge n. 78/2022, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici, con rilevanti novità in materia di procedure dell'appalto, volte a raggiungere la digitalizzazione di tutto l'iter procedurale. Il testo normativo ha previsto una fase transitoria in cui rimane in vigore il vecchio codice di cui al D.Lgs 50/2016, con le principali novità introdotte a partire dal 1° gennaio 2024.

Segnaliamo anche il D.Lgs 24/2023 ha introdotto novità in materia di Whistleblowing, obbligando le società - pubbliche e private - ad attivare dei canali per consentire ai dipendenti, fornitori, collaboratori, di segnalare la commissione di un reato o di comportamenti, atti o omissioni che ledono l'interesse o l'integrità della società, cui sia venuto a conoscenza in ragione e/o nell'ambito del proprio rapporto di lavoro/collaborazione. La Trieste Trasporti ha provveduto ad aggiornare la procedura già applicata in azienda secondo i dettami normativi, prevedendo in particolare un canale orale e uno scritto per l'effettuazione delle segnalazioni.

Nel corso del 2023 una serie di decreti del MiMIT hanno reso operativa l'obbligo di comunicazione al Registro delle Imprese delle generalità dei Titolari Effettivi delle società entro il 11/12/2023, al fine di poter costituire un Registro dei Titolari Effettivi. La Società ha provveduto ad individuare, mediante il criterio residuale, nel Presidente e Amministratore Delegato i titolari effettivi, e a comunicarli in data 22/11/2023 (precisiamo che successivamente, con Ordinanza n. 8083/2023, il Tar del Lazio ha sospeso tale obbligo di comunicazione fino al 27 marzo 2024.)

In Ambito D.Lgs 231/01 e Modello Organizzativo, l'art. 55 del D.lgs 19/2023, oltre a modificare il comma 1 dell'art. 25 ter, inserisce un nuovo comma s-ter con cui viene introdotto nell'area dei reati 231 il delitto di false o omesse dichiarazioni per il rilascio del certificato preliminare, mentre il D.L. 105/2023, convertito dalla L. 137/2023, ha introdotto nell'elenco dei reati presupposto il delitto di "Turbata libertà degli incanti" (art. 353 c.p.) e di "Turbata libertà del procedimento di scelta del contraente" (art. 353-bis c.p.), e il reato di "Trasferimento fraudolento di valori" (art. 512-bis c.p.).

A seguito di queste modifiche la Società ha provveduto ad aggiornare i documenti presenti all'interno del Modello Organizzativo.

Attività ex D.Lgs 231/2001 modello organizzativo

L'art. 6 del Decreto Legislativo 231/2001 prevede che gli Enti possano essere esonerati dalla responsabilità conseguente alla commissione dei reati indicati nel D.lgs. stesso:

- se l'Organo dirigente ha adottato Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo idonei a prevenire i reati considerati;
- se ha affidato il compito di vigilare sul funzionamento dell'osservanza del Modello Organizzativo e quello di curarne l'aggiornamento all'Organismo di Vigilanza.

L'affidamento di detti compiti all'Organismo di Vigilanza, ed il corretto ed efficace svolgimento dei controlli, sono presupposti indispensabili per l'esonero dalla responsabilità amministrativa sia che il reato venga commesso da soggetti apicali ovvero da soggetti sottoposti all'altrui direzione.

La Trieste Trasporti si è dotata, pertanto, di un Modello Organizzativo e la vigilanza della sua effettività, adeguatezza ed aggiornamento sono curati dall'Organismo di Vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione. Il Modello Organizzativo ed i documenti correlati vengono periodicamente revisionati in coerenza con l'evoluzione normativa e con i cambiamenti organizzativi e procedurali dell'azienda.

L'Organismo di Vigilanza per tutto il 2023 si è riunito periodicamente, con cadenza mensile, come previsto dal cap. 5 del proprio Regolamento, trattando durante gli incontri quanto in precedenza programmato dallo stesso Organismo nel "Piano di Vigilanza" ed il "Piano generale degli audits".

L'OdV, ha provveduto, in sinergia con l'Azienda, alla verifica delle attività aziendali, e del rispetto del Modello Organizzativo, mediante l'effettuazione di audit e sopralluoghi.

In particolare, nel corso dell'anno ha effettuato sopralluoghi presso:

- l'Area S. Marco "Broletto 2";
- la linea di esercizio della Trenovia di Opicina, con contestuale incontro con il Direttore di esercizio della medesima area;
- la Stazione del capolinea degli autobus di Muggia, con contestuale utilizzo e verifica del servizio di trasporto marittimo effettuato dal Delfino Verde;

L'OdV ha organizzato più incontri con il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione aziendale, per la verifica in generale della situazione relativa alla sicurezza e prevenzione del personale societario, e per l'analisi delle procedure aziendali rispetto la normativa vigente; l'Organismo è stato poi aggiornato dal RSPP

sugli esiti della riunione periodica sulla sicurezza, ex art. 35 del D.Lgs 81/2008, e sull'andamento degli infortuni sul luogo di lavoro

L'OdV nel corso degli incontri ha svolto audit con i vari reparti aziendali, in particolare ha incontrato:

- la Responsabile della Direzione Amministrazione e Finanza per la corretta gestione delle attività di rischio connesse all'area di competenza;
- il responsabile della Direzione Commerciale e Marketing per un aggiornamento sulle procedure di gara in essere e quelle previste per l'immediato futuro;
- il Direttore della Risorse Umane per un aggiornamento sulle modifiche organizzative e delle deleghe di potere aziendali;
- il Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza aziendale per gli aggiornamenti in tema di Piano Triennale, adempimenti relativi alla trasparenza, e per la verifica periodica delle aree a rischio specifico corruzione;
- il Referente del reparto delle Risorse Umane al fine di essere aggiornati nel merito di particolari procedimenti disciplinari nei confronti di personale aziendale;
- i funzionari preposti alla verifica delle situazioni inerenti ad eventuali rischi ambientali;
- il Responsabile della Direzione Tecnica – IT e Tech per un aggiornamento sullo stato di avanzamento dei progetti IT;
- il Direttore dell'Area Amministrazione e Gestione per la verifica dell'applicazione del nuovo contratto di gestione del TPL regionale e analisi del grado di integrazione fra le quattro aziende del trasporto pubblico locale nella TPL-FVG Scarl
- incontro con il responsabile del reparto assistenza alla clientela e valutazione di eventuali procedure formalizzate/prassi consolidate;

L'Organismo ha poi svolto delle valutazioni in merito agli eventuali impatti che i nuovi reati presupposto inseriti all'interno dell'elenco del D.Lgs. 231/2001 potessero avere per l'azienda, condividendo con i referenti aziendali le modifiche da apportare ai documenti del MOG

A conclusione delle verifiche effettuate nel corso del 2023 l'OdV non ha riscontrato problematiche né criticità particolari, né sono stati rilevati comportamenti del personale difformi con quanto previsto dal Modello Organizzativo o carenze organizzative o procedurali di rilievo, inoltre, non sono pervenute all'OdV segnalazioni di alcun tipo a proposito di violazioni del Modello Organizzativo e/o del Codice Etico

Attività di ricerca e sviluppo

Ai sensi dell'articolo 2428 comma 3 numero 1 si dà atto delle seguenti informative.

In ottica di dotarsi di strumenti di controllo e monitoraggio adeguati alle esigenze della gara per il tpl in FVG, di rispondere in modo efficace alle aspettative di un'utenza sempre più attenta alle innovazioni ed ai nuovi servizi e di puntare ad eccellere nel panorama di settore come una delle aziende più avanzate, l'azienda ha avviato una politica di ricerca e sviluppo finalizzata a dotare i propri mezzi e le proprie infrastrutture di nuovi strumenti che la tecnologia può offrire.

Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle

Nel corso dell'esercizio sono stati intrattenuti i seguenti rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle:

Società	Partecipazioni	Crediti finanziari	Crediti comm.li	Debiti comm.li	Vendite	Acquisti
Comune di Trieste			234.210	3.000	546.153	472.188
A.M.T. S.p.A. in liquidazione						
TPL FVG Scarl	25.000	265.951	10.098.742		45.821.319	787.744

Totale	25.000	265.951	10.332.952	3.000	46.367.472	1.259.932
---------------	---------------	----------------	-------------------	--------------	-------------------	------------------

Tali rapporti, che non comprendono operazioni atipiche e/o inusuali, sono regolati da normali condizioni di mercato.

Azioni proprie e azioni/quote di società controllanti

Adempiendo al disposto dei punti 3) e 4), comma 2, art. 2428 c.c., comunichiamo che la società non ha detenuto nel corso dell'esercizio azioni proprie e della società controllante.

Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 3, al punto 6-bis, del Codice civile

Nell'effettuazione delle proprie attività, la Vostra Società è esposta a rischi e incertezze, derivanti da fattori esogeni connessi al contesto macroeconomico generale o specifico dei settori operativi in cui opera, come descritto nella prima parte della relazione, nonché a rischi derivanti da scelte strategiche e a rischi interni di gestione.

L'individuazione e mitigazione di tali rischi è stata sistematicamente effettuata, consentendo un monitoraggio e un presidio tempestivo delle rischiosità manifestatesi.

Con riferimento alla gestione dei rischi, la Società ha una gestione centralizzata dei rischi medesimi, pur lasciando alle responsabilità funzionali l'identificazione, il monitoraggio e la mitigazione degli stessi, anche al fine di poter meglio misurare l'impatto di ogni rischio sulla continuità aziendale, riducendone l'accadimento e/o contenendone l'impatto a seconda del fattore determinante (controllabile o meno dalla Società).

Mai come in questi ultimi anni ci si è trovati ad affrontare tanti eventi imprevisi, come la pandemia Covid-19, lo scenario internazionale di guerra e l'inflazione di cui, nella presente relazione, si sono già descritti ampiamente gli effetti sulla situazione economica, finanziaria e patrimoniale.

Il susseguirsi di eventi negativi ha messo a dura prova lo svolgimento delle attività ordinarie dell'azienda con continue modifiche della programmazione dei servizi per adeguarsi alle nuove e mutevoli situazioni.

Tuttavia, la presenza di buoni fondamentali economici, patrimoniali e finanziari, di una organizzazione efficace, unita alla resilienza del personale tutto ha permesso di operare in continuità di affrontare un periodo caratterizzato da varie emergenze non ancora risolte alla redazione del presente documento.

Fondamentali sono stati anche le contribuzioni a ristoro dei mancati ricavi ed a sollievo dei costi, così come lo saranno i finanziamenti di cui potrà beneficiare la Vostra società per investimenti mirati alla trasformazione "green" e digitale.

Esaminiamo singolarmente quelli che costituiscono i fattori di rischio.

Rischio di mercato – competitività

La competitività per il settore si estrinseca al momento delle gare indette dalle Regioni per la gestione pluriennale del servizio.

Dopo diversi anni di contenziosi per l'assegnazione del servizio, con la sentenza del Consiglio di Stato nell'agosto 2019, e della successiva firma del contratto fra la regione e TPL FVG nel novembre dello stesso anno, la Vostra società può operare in un orizzonte temporale di dieci anni in cui svolgere al meglio, insieme alle altre aziende consorziate, l'attività di trasporto pubblico locale nella regione. E' prevista anche un ulteriore periodo di proroga di cinque anni previa valutazione degli investimenti per tale periodo.

Tuttavia va evidenziata una sempre crescente tensione tra le aziende consorziate su tematiche inerenti da un lato la governance e l'organizzazione della società consortile, dall'altro la ripartizione di costi e ricavi e l'attuazione dei progetti di gara. Ciò ha determinato già due contenziosi attivati da due soci verso Tpl Fvg scarl

e le altre società. Il primo, avviato da Azienda Provinciale Trasporti Gorizia nel corso del 2022, si è chiuso con la rinuncia agli atti da parte di quest'ultima, mentre il secondo avviato da ATAP nei primi mesi del 2024, si è chiuso con una transazione economica. Tali situazioni possono portare a difficoltà nel garantire l'adempimento degli impegni contrattuali a livello regionale ed una crescente difficoltà di relazione con la stazione appaltante. La posizione sempre assunta dalla Vostra Società è stata quella di avere un approccio collaborativo ed aperto al dialogo verso tutte le parti coinvolte, favorendo il superamento dei conflitti, ritenendo prioritaria la difesa del contratto nel suo complesso rispetto ad eventuali minori concessioni economiche.

Tale primaria condizione garantisce la continuità dell'attività per la Vostra azienda e la realizzazione dell'oggetto sociale

Gestione finanziaria - rischi di variazione dei flussi / investimenti

La situazione finanziaria della Vostra società si presenta solida, nel 2023 si è avuta una decisa ripresa delle vendite di titoli di viaggio con un miglioramento significativo delle entrate caratteristiche. Allo stesso tempo, i ritardi accumulati nelle consegne dei nuovi mezzi ordinati e dei progetti per effetto della pandemia e, poi, delle crisi create dagli eventi bellici, hanno ridotto i valori delle immobilizzazioni e contestualmente incrementato la liquidità aziendale.

La garanzia nell'erogazione dei corrispettivi di servizio, introdotta dal Decreto Cura Italia, insieme ai contributi a ristoro per i mancati introiti e a provvedimenti a sostegno dei costi hanno permesso di garantire la sostenibilità economica e finanziaria dell'attività anche negli anni interessati dalla pandemia.

Inoltre, le modalità di liquidazione delle quote di anticipo del corrispettivo da parte della Regione, le procedure di gestione finanziaria dell'azienda e del consorzio tpl, consentono di prevedere che non vi saranno criticità nei flussi di cassa nel breve periodo.

Nel lungo periodo, gli ingenti investimenti inclusi nel piano di rinnovo dei mezzi e delle infrastrutture previsti dalla transizione ecologica troveranno copertura per una buona parte nella pluralità di provvedimenti locali, nazionali ed europei a sostegno dell'operazione.

Rischio di prezzo – agevolazioni tariffarie

L'Amministrazione Regionale decide la politica tariffaria garantendo all'assegnatario di gara la rivalutazione del valore facciale del titolo di viaggio in base all'indice ISTAT prestabilito.

Nel contratto di servizio le tariffe sono rivalutate al 120% dell'ISTAT FOI settore trasporti mentre, sul corrispettivo di servizio viene riconosciuto un adeguamento pari al 95% del medesimo indice.

Bisogna sottolineare che nel presente contratto di servizio l'Amministrazione Regionale ha posto dei limiti alla rivalutazione, rispettivamente per le tariffe al 4% e per il contratto di servizio al 3%, valori che male si combinano con lo scenario inflattivo che stiamo vivendo.

Per quanto riguarda le agevolazioni alla clientela, nel nuovo bando di gara la Regione ha richiesto ai concorrenti una proposta tariffaria che tenesse conto delle indicazioni previste nell'Allegato 11; particolare attenzione alla famiglia e alla popolazione scolastica, minori ed anziani in situazione di disagio, nonché alla presenza di titoli integrati e a valenza regionale.

Allo stesso tempo, in via sperimentale, l'Amministrazione Regionale ha introdotto misure dirette a sostegno del trasporto pubblico e delle famiglie con studenti con la creazione di un abbonamento scolastico, riservato ai residenti in regione con tariffa ridotta del 50%, e riconoscimento della differenza alle aziende di trasporto, misura, che ha permesso nel periodo della pandemia di mantenere ed incrementare la vendita di tali abbonamenti. A tale agevolazione si è aggiunta, a fine 2022 con decorrenza 2023, una ulteriore agevolazione con tariffa ridotta al 50% per gli abbonamenti annuali e semestrali acquistati da utenti con più di 65 anni.

Nel 2022 e nel 2023, come già descritto si è operato alla progressiva applicazione delle nuove tariffe e titoli di viaggio secondo le deliberazioni regionali

Il nuovo piano tariffario risulta molto conveniente per il cliente e, quindi, si ritiene che i minori incassi per agevolazioni saranno più che compensati da una maggior attrattività del servizio e dal conseguente incremento dell'utenza.

Rischio di prezzo materie prime – costo della trazione

Il costo del gasolio subisce una forte fluttuazione di prezzo sui mercati internazionali ed ha una forte incidenza sui costi della produzione. L'andamento del prezzo del greggio è, dunque, una variabile rilevante per la determinazione dei risultati aziendali.

L'incremento di tale valore comporta un incremento del costo della produzione.

Per contro i valori minimi del costo del petrolio comportano riduzione generale dei prezzi e, quindi, il mantenimento di tassi di inflazione a zero o negativi con influenza diretta anche sui corrispettivi del contratto di servizio e sulle tariffe correlati al tasso FOI settore trasporti.

Negli ultimi esercizi abbiamo avuto modo di verificare entrambe le situazioni.

Nel 2020, la riduzione delle attività ha comportato un calo del prezzo della materia prima ed così pure degli indici di inflazione, che si presentano negativi per sia per l'adeguamento delle tariffe che del corrispettivo 2021.

Nel 2021, con la ripresa delle attività economiche il costo delle materie prime è ricominciato a salire improvvisamente, invertendo la situazione, rispetto all'esercizio precedente, ma anche con un adeguamento del corrispettivo per l'anno successivo.

Nel 2022 Il prezzo della trazione è aumentato per circa il 50% trascinando al rialzo tutti gli altri indici.

Nel 2023 il prezzo della trazione si riduce parzialmente mantenendosi tuttavia a valori più elevati del periodo ante crisi.

Tale scenario si prevede sarà notevolmente influenzato dalla situazione internazionale, che ha determinato una rapida crescita dei costi sia del gasolio che delle varie utenze energetiche.

A beneficio del costo della trazione la Vostra società registra la copertura di una parte del costo con il contributo sull'accisa del gasolio pari a circa Euro 0,21 al litro (cui si aggiungono altri provvedimenti specifici regionali e statali a copertura di tali costi).

Oltre al prezzo, incidenza significativa ha la resa chilometrica al litro, elevata nel settore in relazione alla dimensione dei mezzi ed in particolare nell'area triestina per la morfologia del territorio.

La Vostra società, attraverso il progetto Eco driving, ha perseguito negli anni una politica di miglioramento della resa dei consumi operando, come noto, sul rinnovo della flotta che permette di operare con mezzi di ultima generazione, sulla tipologia dei cambi, che permettono una guida più uniforme, e sulla formazione dei conducenti che incide sull'efficienza dei consumi ma anche sulla sicurezza e sull'ambiente.

Rischio di credito

La società non presenta rischi di credito significativi sulle entrate da titoli di viaggio. Attualmente i crediti commerciali in sofferenza sono una percentuale minima per i quali è prevista, comunque, la copertura con un accantonamento a fondo svalutazione crediti.

Diverso il discorso per crediti, che sorgono con l'emissione delle sanzioni amministrative formato da innumerevoli partite di modico valore e di difficile realizzo per il quale si procede l'iscrizione a bilancio secondo il criterio di cassa.

Tale impostazione, dalle verifiche fatte, risulta essere quella maggiormente praticata nel settore, che presenta dappertutto analoghe criticità.

Con riferimento ad altri crediti bisogna segnalare che la Vostra società beneficia di contributi in conto esercizio a copertura di costi significativi del personale per rinnovi del contratto nazionale del periodo 2002-2007.

Parte di questi contributi vengono erogati dal Ministero dei Trasporti direttamente alle aziende, in particolare il contributo per la malattia ed il contributo per il rinnovo del CCNL per il biennio 2002-2003 L. 47/2004, mentre i contributi riconosciuti per i trascinati di due rinnovi biennali per gli anni 2004 – 2007, finanziati con le leggi 58/2005 e 296/2006, sono erogati dal Ministero alla Regione FVG e, quindi, riconosciuti alle aziende al netto delle somme agli stessi fini anticipate dalla Regione secondo il Regolamento approvato con Decreto del Presidente della Regione del 27 settembre 2007 n. 310.

L'erogazione di questi ultimi contributi non viene più effettuata dalla Regione FVG da alcuni anni, con conseguente avvio di un contenzioso giudiziario di cui si è già ampiamente trattato in precedenza.

In ogni caso, la quota di credito relativo ai contributi CCNL, iscritti in competenza a ricavo fino al 2014, è compensato interamente da un accantonamento a fondo svalutazione crediti. Successivamente, stante la mancata erogazione, tali contributi vengono prudenzialmente considerati ai fini del bilancio secondo il criterio di cassa.

Ai sensi dell'art. 2428, comma 3, al punto 6-bis, del Codice civile La Vostra società non utilizza strumenti finanziari.

Evoluzione prevedibile della gestione

Superata l'emergenza sanitaria, rimangono a livello nazionale e internazionale le problematiche economiche attinenti ai conflitti militari e, contestualmente, in modo più generalizzato, quelle connesse all'approvvigionamento delle materie prime.

La vostra società, tuttavia, per i fondamentali che risultano dalla situazione economica, patrimoniale e finanziaria sarà in grado di sostenere lo sforzo a breve ed anche lungo termine.

Tali obiettivi trovano illustrazione numerica nei documenti di previsione per l'esercizio 2024 e nel piano per la transizione ecologica 2024 – 2030 che definisce il programma di rinnovo evolutivo del parco mezzi e delle infrastrutture necessarie per l'approvvigionamento di energia, tenuto conto delle risorse riservate dal Piano Nazionale della Mobilità sostenibile e del PNRR nel quadro degli obiettivi fissati a livello europeo. In particolare, nel corso del 2024 si prevede, dopo le salutarie sperimentazioni attuate negli anni scorsi, di mettere definitivamente in servizio i primi mezzi elettrici e di realizzare le prime stazioni di ricarica presso i depositi aziendali.

Nel corso dell'anno si continuerà a collaborare fattivamente per il completamento da parte degli enti competenti delle attività necessarie per il riavvio dell'impianto tramviario, finalizzate alla ripresa di un servizio particolarmente apprezzato dal territorio e dai turisti.

In collaborazione con i Comuni del territorio ed in continuità con quanto avvenuto nel 2023, si conta di da un lato servizi a sviluppare innovativi e diversificati, ad esempio ampliando l'esperienza del Notturmo, dall'altro a potenziare o ampliare i servizi marittimi, come alternativa al tradizionale tpl su gomma (ad esempio prolungando il periodo della linea TS-Sistiana). Infatti, si ritiene che tali iniziative, pur a fronte di una ridotta redditività specifica, possano costituire volano fondamentale per l'immagine e l'attrattività complessiva del servizio offerto.

Inoltre, continuerà lo sviluppo di progetti legati all'informatizzazione, alla digitalizzazione ed all'innovazione tecnologica, quali ulteriori strumenti di richiamo di nuova clientela e contenimento dei costi, sia nei processi interni che negli strumenti di comunicazione e vendita.

Tenuto conto degli avvenimenti ampiamente descritti nella presente relazione, la Vostra società, ha provveduto con nel Consiglio di Amministrazione del 1 febbraio 2024 ad una rivisitazione del budget economico del 2023, secondo ipotesi prudenziali.

Vi ringraziamo per la fiducia accordataci e Vi invitiamo ad approvare il bilancio così come presentato.

Presidente del Consiglio di amministrazione
Maurizio Marzi Wildauer

TRIESTE TRASPORTI SPA

Sede in TRIESTE - 34144 VIA DEI LAVORATORI 2 (TS) Capitale sociale Euro 17.000.000,00 I.V.

Bilancio al 31/12/2023

Stato patrimoniale attivo

31/12/2023 31/12/2022

A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti

(di cui già richiamati)

B) Immobilizzazioni

I. Immateriali

1) Costi di impianto e di ampliamento		
2) Costi di sviluppo		
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno		
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	574.449	673.010
5) Avviamento	25.520	
6) Immobilizzazioni in corso e acconti		
7) Altre ...		
	599.969	673.010

II. Materiali

1) Terreni e fabbricati	11.434.838	11.799.504
2) Impianti e macchinario	323.152	384.847
3) Attrezzature industriali e commerciali	64.236	68.716
4) Altri beni	17.387.171	18.282.446
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	325.475	1.250.700
	29.534.872	31.786.213

III. Finanziarie

1) Partecipazioni in:		
a) imprese controllate		
b) imprese collegate	25.000	25.000
c) imprese controllanti		
d) imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
d bis) altre imprese		
	25.000	25.000
2) Crediti		
a) Verso imprese controllate		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
b) Verso imprese collegate		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio	265.921	265.921
c) Verso controllanti		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
	265.921	265.921

d) Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
d bis) Verso altri		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
		265.921
3) Altri titoli		265.921
4) Strumenti finanziari derivati attivi		
		290.921
Totale immobilizzazioni	30.425.762	32.750.144

C) Attivo circolante

I. Rimanenze

1) Materie prime, sussidiarie e di consumo		760.677	781.719
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati			
3) Lavori in corso su ordinazione			
4) Prodotti finiti e merci			
5) Acconti			
		760.677	781.719

II. Crediti

1) Verso clienti			
- entro l'esercizio	2.587.066		1.728.185
- oltre l'esercizio			
		2.587.066	1.728.185
2) Verso imprese controllate			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
3) Verso imprese collegate			
- entro l'esercizio	10.098.742		7.818.932
- oltre l'esercizio			
		10.098.742	7.818.932
4) Verso controllanti			
- entro l'esercizio	234.210		38.360
- oltre l'esercizio			
		234.210	38.360
5) Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
5 bis) Per crediti tributari			
- entro l'esercizio	1.979.402		1.521.193
- oltre l'esercizio			
		1.979.402	1.521.193
5 ter) Per imposte anticipate			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
5 quater) Verso altri			
- entro l'esercizio	52.658		75.456
- oltre l'esercizio			
		52.658	75.456
		14.952.078	11.182.126

III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

- 1) Partecipazioni in imprese controllate
- 2) Partecipazioni in imprese collegate
- 3) Partecipazioni in imprese controllanti
- 3 bis) Partecipazioni in imprese sottoposte al controllo delle controllanti
- 4) Altre partecipazioni
- 5) Strumenti finanziari derivati attivi
- 6) Altri titoli
- 7) Attività finanziarie per la gestione accentrata della tesoreria

IV. Disponibilità liquide

1) Depositi bancari e postali	33.698.428	30.249.784
2) Assegni		
3) Denaro e valori in cassa	100.170	81.216
	33.798.598	30.331.000

Totale attivo circolante	49.511.353	42.294.845
---------------------------------	-------------------	-------------------

D) Ratei e risconti	82.978	217.635
----------------------------	---------------	----------------

Totale attivo	80.020.093	75.262.624
----------------------	-------------------	-------------------

Stato patrimoniale passivo	31/12/2023	31/12/2022
-----------------------------------	-------------------	-------------------

A) Patrimonio netto

I. Capitale	17.000.000	17.000.000
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni		
III. Riserve di rivalutazione		
IV. Riserva legale	3.587.039	3.587.039
V. Riserve statutarie		

VI. Altre riserve

Riserva straordinaria	7.359.329	6.857.043
Riserva da deroghe ex articolo 2423 codice civile		
Riserva azioni (quote) della società controllante		
Riserva da rivalutazione delle partecipazioni		
Versamenti in conto aumento di capitale		
Versamenti in conto futuro aumento di capitale		
Versamenti in conto capitale		
Versamenti a copertura perdite		
Riserva da riduzione capitale sociale		
Riserva avanzo di fusione		
Riserva per utili su cambi non realizzati		
Riserva da conguaglio utili in corso		
Varie altre riserve		
Fondo contributi in conto capitale (art 55 T.U.)		
Fondi riserve in sospensione di imposta		
Riserve da conferimenti agevolati (legge n. 576/1975)		

Fondi di accantonamento delle plusvalenze di cui all'art. 2 legge n.168/1992		
Riserva fondi previdenziali integrativi ex d.lgs n. 124/1993		
Riserva non distribuibile ex art. 2426		
Riserva per conversione EURO	282	282
Riserva da condono		
Conto personalizzabile		
Riserva indisponibile ammortamenti sospesi DL 104/20		
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	(3)	
Altre ...		
	279	282
	7.359.608	6.857.325
VII. Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi		
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo	173	173
IX. Utile d'esercizio	2.963.715	1.590.286
IX. Perdita d'esercizio	()	()
Acconti su dividendi	()	()
Perdita ripianata nell'esercizio		
X. Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio		
Totale patrimonio netto	30.910.535	29.034.823
B) Fondi per rischi e oneri		
1) Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili		
2) Fondi per imposte, anche differite		
3) Strumenti finanziari derivati passivi		
4) Altri	15.266.922	16.562.303
Totale fondi per rischi e oneri	15.266.922	16.562.303
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	3.480.055	4.157.126
D) Debiti		
<i>1) Obbligazioni</i>		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
<i>2) Obbligazioni convertibili</i>		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
<i>3) Verso soci per finanziamenti</i>		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
<i>4) Verso banche</i>		
- entro l'esercizio	957.737	942.502

- oltre l'esercizio	6.614.045		7.571.783
		7.571.782	8.514.285
5) Verso altri finanziatori			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
6) Acconti			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
7) Verso fornitori			
- entro l'esercizio	4.253.461		3.589.096
- oltre l'esercizio			
		4.253.461	3.589.096
8) Rappresentati da titoli di credito			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
9) Verso imprese controllate			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
10) Verso imprese collegate			
- entro l'esercizio	5.784.836		45.625
- oltre l'esercizio			
		5.784.836	45.625
11) Verso controllanti			
- entro l'esercizio	3.000		3.548.365
- oltre l'esercizio			
		3.000	3.548.365
11 bis Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
12) Tributari			
- entro l'esercizio	820.853		1.028.370
- oltre l'esercizio			
		820.853	1.028.370
13) Verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- entro l'esercizio	1.221.211		1.328.541
- oltre l'esercizio			
		1.221.211	1.328.541
14) Altri debiti			
- entro l'esercizio	6.058.189		4.636.101
- oltre l'esercizio			
		6.058.189	4.636.101
Totale debiti	25.713.332		22.690.383
E) Ratei e risconti	4.649.249		2.817.989

Totale passivo	80.020.093	75.262.624
-----------------------	-------------------	-------------------

Conto economico	31/12/2023	31/12/2022
------------------------	-------------------	-------------------

A) Valore della produzione		
-----------------------------------	--	--

1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	67.335.510	62.664.433
2) Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti		
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione		
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		
5) <i>Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi in conto esercizio</i>		
a) Vari	3.451.738	2.494.392
b) Contributi in conto esercizio	3.952.012	5.485.367
	7.403.750	7.979.759

Totale valore della produzione	74.739.260	70.644.192
---------------------------------------	-------------------	-------------------

B) Costi della produzione		
----------------------------------	--	--

6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	9.724.673	10.347.918
7) Per servizi	14.825.718	11.348.571
8) Per godimento di beni di terzi	796.988	814.141
9) <i>Per il personale</i>		
a) Salari e stipendi	27.170.860	26.185.065
b) Oneri sociali	7.904.999	7.702.413
c) Trattamento di fine rapporto	1.681.289	2.032.685
d) Trattamento di quiescenza e simili	266.831	265.311
e) Altri costi	840.747	195.060
	37.864.726	36.380.534

10) <i>Ammortamenti e svalutazioni</i>		
--	--	--

a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	236.102	205.045
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	6.903.856	7.835.300
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni		
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide		
	7.139.958	8.040.345

11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	28.300	(56.410)
--	--------	----------

12) Accantonamento per rischi		
-------------------------------	--	--

13) Altri accantonamenti	329.865	940.092
--------------------------	---------	---------

14) Oneri diversi di gestione	707.305	1.059.505
-------------------------------	---------	-----------

Totale costi della produzione	71.417.533	68.874.696
--------------------------------------	-------------------	-------------------

Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)	3.321.727	1.769.496
--	------------------	------------------

C) Proventi e oneri finanziari		
---------------------------------------	--	--

15) <i>Proventi da partecipazioni</i>		
---------------------------------------	--	--

da imprese controllate

da imprese collegate

da imprese controllanti
da imprese sottoposte al controllo delle controllanti
altri

16) Altri proventi finanziari

a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni
da imprese controllate
da imprese collegate
da controllanti
da imprese sottoposte al controllo delle controllanti
altri ...

b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni
d) Proventi diversi dai precedenti
da imprese controllate
da imprese collegate
da controllanti
da imprese sottoposte al controllo delle controllanti
altri

	2.404	2.000
	2.404	2.000
	2.404	2.000

17) Interessi e altri oneri finanziari

verso imprese controllate
verso imprese collegate
verso imprese controllanti
verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti
altri

	126.980	142.141
	126.980	142.141

17 bis) Utili e perdite su cambi

Totale proventi e oneri finanziari	(124.576)	(140.141)
---	------------------	------------------

D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie

18) Rivalutazioni

a) di partecipazioni
b) di immobilizzazioni finanziarie (che non costituiscono partecipazioni)
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante (che non costituiscono partecipazioni)
d) di strumenti finanziari derivati
e) di attività finanziarie per la gestione accentrata della tesoreria

--	--	--

19) Svalutazioni

a) di partecipazioni
b) di immobilizzazioni finanziarie
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante (che non costituiscono partecipazioni)
d) di strumenti finanziari derivati
e) di attività finanziarie per la gestione accentrata della tesoreria

--	--	--

Totale rettifiche di valore di attività e passività finanziarie		
--	--	--

Risultato prima delle imposte (A-B±C±D)	3.197.151	1.629.355
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
a) Imposte correnti	233.436	39.069
b) Imposte di esercizi precedenti		
c) Imposte differite e anticipate		
imposte differite		
imposte anticipate		
d) proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale		
		233.436
		39.069
21) Utile (Perdita) dell'esercizio	2.963.715	1.590.286

Presidente del Consiglio di amministrazione
Maurizio Marzi Wildauer

TRIESTE TRASPORTI SPA

Bilancio di esercizio al 31-12-2023

Dati anagrafici	
Sede in	34144 VIA DEI LAVORATORI 2 (TS) TRIESTE
Codice Fiscale	00977240324
Numero Rea	TS 0115087
P.I.	00977240324
Capitale Sociale Euro	17.000.000 i.v.
Forma giuridica	SOCIETA' PER AZIONI (SP)
Settore di attività prevalente (ATECO)	TRASPORTO TERRESTRE DI PASSEGGERI IN AREE URBANE E SUBURBANE (493100)
Società in liquidazione	no
Società con socio unico	no
Società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento	no
Appartenenza a un gruppo	no

Stato patrimoniale

	31-12-2023	31-12-2022
Stato patrimoniale		
Attivo		
B) Immobilizzazioni		
I - Immobilizzazioni immateriali		
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	574.449	673.010
6) immobilizzazioni in corso e acconti	25.520	-
Totale immobilizzazioni immateriali	599.969	673.010
II - Immobilizzazioni materiali		
1) terreni e fabbricati	11.434.838	11.799.504
2) impianti e macchinario	323.152	384.847
3) attrezzature industriali e commerciali	64.236	68.716
4) altri beni	17.387.171	18.282.446
5) immobilizzazioni in corso e acconti	325.475	1.250.700
Totale immobilizzazioni materiali	29.534.872	31.786.213
III - Immobilizzazioni finanziarie		
1) partecipazioni in		
b) imprese collegate	25.000	25.000
Totale partecipazioni	25.000	25.000
2) crediti		
b) verso imprese collegate		
esigibili oltre l'esercizio successivo	265.921	265.921
Totale crediti verso imprese collegate	265.921	265.921
Totale crediti	265.921	265.921
Totale immobilizzazioni finanziarie	290.921	290.921
Totale immobilizzazioni (B)	30.425.762	32.750.144
C) Attivo circolante		
I - Rimanenze		
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	760.677	781.719
Totale rimanenze	760.677	781.719
II - Crediti		
1) verso clienti		
esigibili entro l'esercizio successivo	2.587.066	1.728.185
Totale crediti verso clienti	2.587.066	1.728.185
3) verso imprese collegate		
esigibili entro l'esercizio successivo	10.098.742	7.818.932
Totale crediti verso imprese collegate	10.098.742	7.818.932
4) verso controllanti		
esigibili entro l'esercizio successivo	234.210	38.360
Totale crediti verso controllanti	234.210	38.360
5-bis) crediti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.979.402	1.521.193
Totale crediti tributari	1.979.402	1.521.193
5-quater) verso altri		
esigibili entro l'esercizio successivo	52.658	75.456
Totale crediti verso altri	52.658	75.456
Totale crediti	14.952.078	11.182.126
IV - Disponibilità liquide		

1) depositi bancari e postali	33.698.428	30.249.784
3) danaro e valori in cassa	100.170	81.216
Totale disponibilità liquide	33.798.598	30.331.000
Totale attivo circolante (C)	49.511.353	42.294.845
D) Ratei e risconti	82.978	217.635
Totale attivo	80.020.093	75.262.624
Passivo		
A) Patrimonio netto		
I - Capitale	17.000.000	17.000.000
IV - Riserva legale	3.587.039	3.587.039
VI - Altre riserve, distintamente indicate		
Riserva straordinaria	7.359.329	6.857.043
Varie altre riserve	279 ⁽¹⁾	282
Totale altre riserve	7.359.608	6.857.325
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	173	173
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	2.963.715	1.590.286
Totale patrimonio netto	30.910.535	29.034.823
B) Fondi per rischi e oneri		
4) altri	15.266.922	16.562.303
Totale fondi per rischi ed oneri	15.266.922	16.562.303
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	3.480.055	4.157.126
D) Debiti		
4) debiti verso banche		
esigibili entro l'esercizio successivo	957.737	942.502
esigibili oltre l'esercizio successivo	6.614.045	7.571.783
Totale debiti verso banche	7.571.782	8.514.285
7) debiti verso fornitori		
esigibili entro l'esercizio successivo	4.253.461	3.589.096
Totale debiti verso fornitori	4.253.461	3.589.096
10) debiti verso imprese collegate		
esigibili entro l'esercizio successivo	5.784.836	45.625
Totale debiti verso imprese collegate	5.784.836	45.625
11) debiti verso controllanti		
esigibili entro l'esercizio successivo	3.000	3.548.365
Totale debiti verso controllanti	3.000	3.548.365
12) debiti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	820.853	1.028.370
Totale debiti tributari	820.853	1.028.370
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.221.211	1.328.541
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.221.211	1.328.541
14) altri debiti		
esigibili entro l'esercizio successivo	6.058.189	4.636.101
Totale altri debiti	6.058.189	4.636.101
Totale debiti	25.713.332	22.690.383
E) Ratei e risconti	4.649.249	2.817.989
Totale passivo	80.020.093	75.262.624

(1)

Varie altre riserve	31/12/2023	31/12/2022
Riserva per conversione EURO	282	282

Conto economico

	31-12-2023	31-12-2022
Conto economico		
A) Valore della produzione		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	67.335.510	62.664.433
5) altri ricavi e proventi		
contributi in conto esercizio	3.952.012	5.485.367
altri	3.451.738	2.494.392
Totale altri ricavi e proventi	7.403.750	7.979.759
Totale valore della produzione	74.739.260	70.644.192
B) Costi della produzione		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	9.724.673	10.347.918
7) per servizi	14.825.718	11.348.571
8) per godimento di beni di terzi	796.988	814.141
9) per il personale		
a) salari e stipendi	27.170.860	26.185.065
b) oneri sociali	7.904.999	7.702.413
c) trattamento di fine rapporto	1.681.289	2.032.685
d) trattamento di quiescenza e simili	266.831	265.311
e) altri costi	840.747	195.060
Totale costi per il personale	37.864.726	36.380.534
10) ammortamenti e svalutazioni		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	236.102	205.045
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	6.903.856	7.835.300
Totale ammortamenti e svalutazioni	7.139.958	8.040.345
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	28.300	(56.410)
13) altri accantonamenti	329.865	940.092
14) oneri diversi di gestione	707.305	1.059.505
Totale costi della produzione	71.417.533	68.874.696
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	3.321.727	1.769.496
C) Proventi e oneri finanziari		
16) altri proventi finanziari		
d) proventi diversi dai precedenti		
altri	2.404	2.000
Totale proventi diversi dai precedenti	2.404	2.000
Totale altri proventi finanziari	2.404	2.000
17) interessi e altri oneri finanziari		
altri	126.980	142.141
Totale interessi e altri oneri finanziari	126.980	142.141
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)	(124.576)	(140.141)
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)	3.197.151	1.629.355
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
imposte correnti	233.436	39.069
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	233.436	39.069
21) Utile (perdita) dell'esercizio	2.963.715	1.590.286

Rendiconto finanziario, metodo indiretto

	31-12-2023	31-12-2022
Rendiconto finanziario, metodo indiretto		
A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	2.963.715	1.590.286
Imposte sul reddito	233.436	39.069
Interessi passivi/(attivi)	124.576	140.141
(Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	(613.627)	(19.536)
1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	2.708.100	1.749.960
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamenti ai fondi	2.011.154	2.972.776
Ammortamenti delle immobilizzazioni	7.139.958	8.040.345
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	9.151.112	11.013.121
2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	11.859.212	12.763.081
Variazioni del capitale circolante netto		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	21.042	(56.409)
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	(858.881)	(463.815)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	664.365	489.364
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	134.657	843.784
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	1.831.260	822.760
Altri decrementi/(Altri Incrementi) del capitale circolante netto	362.378	994.338
Totale variazioni del capitale circolante netto	2.154.821	2.630.022
3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	14.014.033	15.393.103
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	(124.576)	(140.141)
(Imposte sul reddito pagate)	(205.798)	-
(Utilizzo dei fondi)	(3.983.606)	(2.724.314)
Totale altre rettifiche	(4.313.980)	(2.864.455)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	9.700.053	12.528.648
B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(4.662.867)	(2.456.167)
Disinvestimenti	623.979	1.333.353
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	(163.061)	(741.497)
Disinvestimenti	-	404.204
Immobilizzazioni finanziarie		
Disinvestimenti	-	124.323
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(4.201.949)	(1.335.784)
C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	15.235	14.993
(Rimborso finanziamenti)	(957.738)	(942.501)
Mezzi propri		
Aumento di capitale a pagamento	(3)	-
(Dividendi e acconti su dividendi pagati)	(1.088.000)	(2.210.000)
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	(2.030.506)	(3.137.508)

Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	3.467.598	8.055.356
Disponibilità liquide a inizio esercizio		
Depositi bancari e postali	30.249.784	22.195.154
Danaro e valori in cassa	81.216	80.491
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	30.331.000	22.275.645
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	33.698.428	30.249.784
Danaro e valori in cassa	100.170	81.216
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	33.798.598	30.331.000

Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31-12-2023

Nota integrativa, parte iniziale

Signori Azionisti,

il presente bilancio, sottoposto al Vostro esame e alla Vostra approvazione, evidenzia un utile d'esercizio pari a Euro 2.963.715.

Attività svolte

La Vostra società, come noto, esercita l'attività di gestore del servizio pubblico di trasporto locale di passeggeri, in qualità di socio e soggetto operativo della società consortile TPL FVG, assegnataria della gara d'appalto per il Trasporto Pubblico Locale per l'intera regione Friuli-Venezia Giulia. Il consorzio raggruppa le quattro aziende storiche del tpl regionale che, fino al giugno 2020, gestivano i singoli bacini provinciali della regione: APT Gorizia, Arriva Udine, ATAP Pordenone e Trieste Trasporti.

In questa cornice la Vostra società svolge il servizio di tpl con servizi di linea su gomma, linee marittime ed il servizio tramviario funicolare Trieste - Opicina. Alle attività di trasporto pubblico locale si aggiungono servizi di noleggio con mezzi scuolabus e turistici. In concessione dal Comune di Trieste, a seguito di gara, la Vostra società gestisce anche il servizio del bike sharing.

Fatti di rilievo verificatisi nel corso dell'esercizio

Per quanto riguarda la situazione economica, sullo scenario internazionale continuano a presentarsi eventi drammatici con conseguenze per le popolazioni coinvolte ma anche per l'economia di intere aree continentali.

La ripartenza delle attività economiche, perseguita con tenacia dopo la pandemia, ha registrato, in questi anni, continui rallentamenti per effetto delle pesanti ripercussioni generate dalla guerra russo-ucraina, che ha portato come conseguenza una crisi energetica per l'Europa e conseguente inflazione sul mercato dell'energia e materie. A seguire nel 2023, il riaccendersi del conflitto israelo-palestinese che, allargandosi all'area strategica del Mar Rosso comporta ulteriori problemi per gli scambi internazionali verso l'oriente.

Questo susseguirsi di crisi ha creato per le aziende continue tensioni sul mercato dell'energia e delle materie prime, con conseguente incremento dei prezzi di tali beni ed a cascata di tutte le produzioni correlate. In certi casi anche con il fermo e/o rinvio delle produzioni per mancanza di componenti.

Nel 2022, l'indice dei prezzi per il settore trasporti ha raggiunto un incremento percentuale medio del 9,5%, con un incremento immediato delle principali materie di consumo, soprattutto per i carburanti e la ricambistica. In breve tempo l'effetto si è trasmesso a tutte le produzioni con notevoli apprezzamenti di costo, anche per le prestazioni di servizi in occasione dei rinnovi contrattuali.

La ricomparsa dell'inflazione ha portato le banche centrali a decidere l'innalzamento dei tassi con crescenti difficoltà per le imprese anche sul mercato dei finanziamenti.

Nel 2023 la politica monetaria restrittiva ha così riportato l'inflazione a valori decisamente minori all'anno precedente, ma allo stesso tempo ha comportato un rallentamento significativo dell'economica, con incrementi risicati del prodotto interno lordo e riduzione significativa dei commerci in generale.

L'inflazione già realizzata, invece, ha lasciato eroso il potere di acquisto dei consumatori con influenza diretta sulle scelte di acquisto di beni e servizi di uso quotidiano e, quindi, anche dei servizi di trasporto.

I primi mesi del 2024 non vedono svolte in senso positivo in grado di riportare stabilità sullo scenario internazionale, semmai il protrarsi delle situazioni di incertezza e condizioni di difficoltà operative.

Lo scenario descritto unito alle abitudini di mobilità della popolazione ci danno il quadro entro cui si muove il settore del trasporto pubblico e dei cambiamenti rilevati negli ultimi anni nelle scelte dei passeggeri.

Dopo il periodo della pandemia è ripreso, sia pur gradualmente, anche l'utilizzo dei mezzi pubblici ad opera dei pendolari che si muovono per esigenze di lavoro e studio, della mobilità turistica, ma anche di quella mobilità quotidiana legata alle esigenze di gestione familiare e tempo libero, soprattutto nelle aree urbane e suburbane come l'area triestina.

Il recupero delle posizioni ante Covid, tuttavia, non è ancora avvenuto. Complessivamente nel 2023 i ricavi da titoli di viaggio si assestano ancora ad un livello minore rispetto al 2019 per circa 8% nonostante l'incremento delle tariffe del 7% operato fra il 2020 ed il 2023.

Allo stesso tempo, è cambiata in modo significativo la curva dei costi, sia per quel che riguarda i costi ordinari della gestione che riguardano energia, ricambistica, prestazioni di terzi e costo del personale, sia per gli investimenti futuri che coinvolgeranno l'azienda dal 2024 al 2030.

In questo quadro la Vostra società lavora per realizzare gli impegni di gara sottoscritti dal consorzio e continua nell'opera di rinnovamento per la realizzazione della transizione ecologica e dell'innovazione dei servizi.

L'andamento della gestione dell'esercizio 2023 va considerato, quindi, in relazione al contesto economico generale appena descritto.

Criteri di formazione

I criteri utilizzati nella formazione e nella valutazione del bilancio chiuso al 31/12/2023 tengono conto delle novità introdotte nell'ordinamento nazionale dal D.Lgs. 139/2015, tramite il quale è stata data attuazione alla Direttiva 2013/34/UE. Per effetto del D.Lgs. 139/2015 sono stati modificati i principi contabili nazionali OIC.

Il bilancio in commento è conforme al dettato degli articoli 2423 e seguenti del Codice civile, come risulta dalla presente nota integrativa, redatta ai sensi dell'articolo 2427 del Codice civile, che costituisce, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2423, parte integrante del bilancio d'esercizio.

I valori di bilancio sono rappresentati in unità di Euro mediante arrotondamenti dei relativi importi. Le eventuali differenze da arrotondamento sono state indicate alla voce "Riserva da arrotondamento Euro" compresa tra le poste di Patrimonio Netto ai sensi dell'articolo 2423, sesto comma, C.c., la nota integrativa è stata redatta in unità di Euro.

La nota integrativa presenta le informazioni delle voci di stato patrimoniale e di conto economico secondo l'ordine in cui le relative voci sono indicate nei rispettivi schemi di bilancio.

Principi di redazione

(Rif. art. 2423, C.c. art. 2423-bis C.c.)

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza, nella prospettiva della continuazione dell'attività.

L'applicazione del principio di prudenza ha comportato la valutazione individuale degli elementi componenti le singole poste o voci delle attività o passività, per evitare compensazioni tra perdite che dovevano essere riconosciute e profitti da non riconoscere in quanto non realizzati.

In ottemperanza al principio di competenza, l'effetto delle operazioni e degli altri eventi è stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono, e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti di numerario (incassi e pagamenti).

In applicazione del principio di rilevanza non sono stati rispettati gli obblighi in tema di rilevazione, valutazione, presentazione e informativa quando la loro osservanza avrebbe avuto effetti irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta.

La continuità di applicazione dei criteri di valutazione nel tempo rappresenta elemento necessario ai fini della comparabilità dei bilanci della società nei vari esercizi.

La rilevazione e la presentazione delle voci di bilancio è stata fatta tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto.

Il Bilancio dell'esercizio, composto da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota integrativa, corrisponde alle risultanze delle scritture contabili regolarmente tenute ed è stato redatto in ossequio alle disposizioni previste agli artt. 2423 e 2423-bis del Codice Civile, nonché ai principi contabili ed alle raccomandazioni contabili elaborati dagli organismi competenti (O.I.C. e C.N.D.C.E.C.)

La sua struttura è conforme a quella delineata dal Codice Civile agli artt. 2424 e 2425, in base alle premesse poste dall'art. 2423-ter, mentre la Nota integrativa, che costituisce parte integrante del Bilancio di esercizio, è conforme al contenuto previsto dagli artt. 2427, 2427-bis e a tutte le altre disposizioni che fanno riferimento ad essa.

L'intero documento, nelle parti di cui si compone, è stato redatto in modo da dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società, nonché del risultato economico dell'esercizio, fornendo, ove necessario, informazioni aggiuntive complementari a tale scopo.

Ai sensi dell'art. 2423 viene riportata per ogni voce l'importo della voce corrispondente dell'esercizio precedente. Per quanto riguarda le informazioni relative all'andamento economico e finanziario della Società, ai rapporti ed alle operazioni intervenute con parti correlate, nonché ai fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio sociale, si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

Conformemente al disposto dell'art. 2423-bis del Codice Civile, nella redazione del Bilancio sono stati osservati i seguenti principi:

- la valutazione delle singole voci è stata fatta ispirandosi a principi di prudenza e nella prospettiva della continuazione dell'attività, nonché tenendo conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo o del passivo considerato;
- sono stati indicati esclusivamente gli utili effettivamente realizzati nell'esercizio;
- sono stati indicati i proventi e gli oneri di competenza dell'esercizio, indipendentemente dalla loro manifestazione numeraria;
- si è tenuto conto dei rischi e delle perdite di competenza dell'esercizio, anche se conosciuti dopo la sua chiusura;
- gli elementi eterogenei inclusi nelle varie voci di Bilancio sono stati valutati distintamente. I criteri di valutazione previsti dall'art. 2426 del Codice Civile sono stati mantenuti inalterati rispetto a quelli adottati nell'esercizio precedente.

Casi eccezionali ex art. 2423, quinto comma, del Codice Civile

(Rif. art. 2423, quinto comma, C.c.)

Non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423 comma 5 del Codice Civile.

Cambiamenti di principi contabili

La Società non ha modificato i principi contabili

Problematiche di comparabilità e di adattamento

Nel presente bilancio non si sono operate riclassificazioni nelle voci di bilancio.

Criteri di valutazione applicati

((Rif. art. 2426, primo comma, C.c.)

Immobilizzazioni

Immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo storico di acquisizione ed rettificate dai corrispondenti fondi di ammortamento. Le quote di ammortamento sono calcolate sistematicamente con riferimento alle aliquote di seguito indicate, tenendo conto della loro residua possibilità di utilizzazione

Tipo Bene	% Ammortamento
Diritti di brevetto industriali e utilizzo opere dell'ingegno	20%
Concessioni, licenze e marchi e diritti simili	20%
Incrementi su beni di terzi	25%

I diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, le licenze, concessioni e marchi sono ammortizzati con una aliquota annua del 20%.

Materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di produzione e rettificate dai corrispondenti fondi di ammortamento.

Nel valore di iscrizione in bilancio si è tenuto conto degli oneri accessori e dei costi sostenuti per l'utilizzo dell'immobilizzazione, portando a riduzione del costo gli sconti commerciali e gli sconti cassa di ammontare rilevante.

Le quote di ammortamento, imputate a conto economico, sono state calcolate attesi l'utilizzo, la destinazione e la durata economico-tecnica dei cespiti, sulla base del criterio della residua possibilità di utilizzazione, criterio che abbiamo ritenuto ben rappresentato dalle seguenti aliquote, non modificate rispetto all'esercizio precedente e ridotte alla metà nell'esercizio di entrata in funzione del bene, in base a quanto disposto dall'art. 102 del TUIR:

Tipo Bene	% Ammortamento
Fabbricati	4%
Impianti e macchinari	10%
Attrezzature	12%
Mobili e macchinari d'ufficio	12%
Macchie d'ufficio elettroniche	12%
Calcolatori e apparati hardware	20%
Autobus di linea e scuolabus	12,5%
Autoveicoli trasporto cose	20%
Autoveicoli trasporto persone	25%
Contenitori di grandi dimensioni	15%

Qualora, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione viene corrispondentemente svalutata. Se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione viene ripristinato il valore originario rettificato dei soli ammortamenti.

Non sono state effettuate rivalutazioni discrezionali o volontarie e le valutazioni effettuate trovano il loro limite massimo nel valore recuperabile, oggettivamente determinato, dell'immobilizzazione stessa.

Le immobilizzazioni acquistate a titolo gratuito sono iscritte al presumibile valore di mercato aumentato dei costi sostenuti o da sostenere per inserire durevolmente e utilmente i cespiti nel processo produttivo.

Crediti

I crediti verso i clienti e verso altri sono stati rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, come definito dall'art. 2426 comma 2 C.C., tenendo conto del fattore temporale e del valore di presumibile realizzo, conformemente a quanto previsto dall'art. 2426, comma 1, n. 8 C.C..

Per i crediti per i quali sia stata verificata l'irrilevanza dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato e/o dell'attualizzazione ai fini dell'esigenza di dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale ed economica societaria, è stata mantenuta l'iscrizione secondo il valore di presumibile realizzo. Tale evenienza si è verificata ad esempio in presenza di crediti con scadenza inferiore ai dodici mesi o nel caso in cui i costi di transazione, le commissioni e ogni altra differenza tra valore iniziale e valore a scadenza sono di scarso rilievo o, ancora, in presenza di un tasso di interesse desumibile dalle condizioni contrattuali non significativamente diverso dal tasso di interesse di mercato.

I crediti sono cancellati dal bilancio quando i diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dal credito si estinguono oppure nel caso in cui sono stati trasferiti tutti i rischi inerenti al credito oggetto di smobilizzo.

L'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore presunto di realizzo è ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti, tenendo in considerazione l'esistenza di indicatori di perdita durevole. I crediti originariamente incassabili entro l'anno e successivamente trasformati in crediti a lungo termine sono stati evidenziati nello stato patrimoniale tra le immobilizzazioni finanziarie.

Debiti

Sono rilevati secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e del valore nominale, conformemente a quanto previsto dall'art. 2426, comma 1, n. 8 C.C.; ripreso dal principio contabile OIC 19.

Nella rilevazione iniziale dei debiti con il criterio del costo ammortizzato il fattore temporale viene rispettato confrontando il tasso di interesse effettivo con i tassi di interesse di mercato.

Alla chiusura dell'esercizio il valore dei debiti valutati al costo ammortizzato è pari al valore attuale dei flussi finanziari futuri scontati al tasso di interesse effettivo. L'attualizzazione dei debiti non è stata effettuata per i debiti con scadenza inferiore ai 12 mesi.

Ratei e risconti

Sono stati determinati secondo il criterio dell'effettiva competenza temporale dell'esercizio, in base a quanto disposto dall'art 2424 bis, comma 6, del codice civile che definisce i requisiti per l'iscrizione di un rateo o un risconto: "Nella voce ratei e risconti attivi devono essere iscritti i proventi di competenza dell'esercizio esigibili in esercizi successivi, e i costi sostenuti entro la chiusura dell'esercizio ma di competenza di esercizi successivi.

Possono essere iscritte in tali voci soltanto quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, l'entità dei quali varia in ragione del tempo", ripreso dal principio contabile OIC 18, paragrafo 12.

Per i ratei e risconti di durata pluriennale sono state verificate le condizioni che ne avevano determinato l'iscrizione originaria, adottando, ove necessario, le opportune variazioni. Riguardano l'apposizione per competenza dei ricavi da titoli di viaggio, in particolare abbonamenti annuali, semestrali e scolastici e emessi con validità sui due esercizi.

Rimanenze magazzino

Le rimanenze, i titoli e le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni sono iscritti al minore tra il costo di acquisto o di produzione e il valore di realizzo desumibile dall'andamento del mercato, applicando il costo medio ponderato. L'articolo 2424 del codice civile prevede che le rimanenze di magazzino siano iscritte nell'attivo dello stato patrimoniale alla voce CI con la seguente classificazione:

- 1) materie prime, sussidiarie e di consumo;
- 2) prodotti in corso di lavorazione e semilavorati;

- 3) lavori in corso su ordinazione;
- 4) prodotti finiti e merci;
- 5) acconti.

L'art. 2425 codice civile prevede che: gli acquisti di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, siano rilevati tra i costi di produzione, alla voce B6; le variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti siano comprese nel valore della produzione, nella voce A2; le variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo e merci siano comprese nei costi della produzione, nella voce B11. Suddetti articoli sono citati nel principio contabile OIC 13, paragrafi 11 e 12.

Il valore così ottenuto è poi rettificato dall'apposito "fondo svalutazione magazzino", per tenere conto delle merci per le quali si prevede un valore di realizzazione inferiore a quello di costo.

Partecipazioni

La società non possiede partecipazioni in imprese controllate.

La classificazione prevista dall'articolo 2424 del codice civile per le partecipazioni immobilizzate è la seguente:

“BIII) Immobilizzazioni finanziarie

1) partecipazioni in:

- a. imprese controllate;
- b. imprese collegate;
- c. imprese controllanti;
- d. imprese sottoposte al controllo delle controllanti;
- e. d.bis altre imprese. “

Le disposizioni degli articoli del codice civile sono riprese dal principio contabile OIC 12, che ne disciplina l'applicazione. Le partecipazioni in imprese collegate ed altre imprese sono state iscritte al costo di acquisto, eventualmente rettificato sulla base delle perdite rilevate dalle società partecipate e perciò esposte ad un valore inferiore al costo di acquisizione stesso.

Fondi per rischi e oneri

Sono stanziati per coprire perdite o debiti di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non erano determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza, in base a quanto disposto dal Principio Contabile OIC n.31.

Nella valutazione di tali fondi sono stati rispettati i criteri generali di prudenza e competenza e non si è proceduto alla costituzione di fondi rischi generici privi di giustificazione economica.

Le passività potenziali sono state rilevate in bilancio e iscritte nei fondi in quanto ritenute probabili ed essendo stimabile con ragionevolezza l'ammontare del relativo onere.

Fondo TFR

Il fondo trattamento di fine rapporto corrisponde all'effettivo impegno della Società nei confronti di ciascun dipendente, determinato in conformità alla legislazione vigente ed in particolare a quanto disposto dall'art. 2120 c. c. e dai contratti collettivi di lavoro ed integrativi aziendali, come disposto dal Principio Contabile OIC n.31.

L'accantonamento al fondo trattamento di fine rapporto è stato determinato anche in conformità agli accordi aziendali in vigore, in funzione dei quali viene considerato nel computo di legge una quota pari al 30% del compenso per il lavoro straordinario erogato (delibera dell'Azienda Consorziale Trasporti 339 di data 30 ottobre 1990).

Tale passività è soggetta a rivalutazione, secondo l'indice di legge. Il fondo non ricomprende le indennità maturate a partire dal 1° gennaio 2007, destinate a forme pensionistiche complementari ai sensi del D. Lgs. n. 252 del 5 dicembre 2005 (ovvero trasferite alla tesoreria dell'INPS).

Rappresenta l'effettivo debito maturato verso i dipendenti in conformità di legge e dei contratti di lavoro vigenti, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo. Il fondo corrisponde al totale delle singole

indennità maturate a favore dei dipendenti alla data di chiusura del bilancio, al netto degli acconti erogati, ed è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere ai dipendenti nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro in tale data.

Imposte sul reddito

Le imposte sono accantonate secondo il principio di competenza; rappresentano pertanto:

- gli accantonamenti per imposte liquidate o da liquidare per l'esercizio, determinate secondo le aliquote e le norme vigenti;
- l'ammontare delle imposte differite o pagate anticipatamente in relazione a differenze temporanee sorte o annullate nell'esercizio;

L'Ires differita e anticipata è calcolata sulle differenze temporanee tra i valori delle attività e delle passività determinati secondo criteri civilistici e i corrispondenti valori fiscali esclusivamente con riferimento alla società.

L'Irap corrente, differita e anticipata è determinata esclusivamente con riferimento alla società.

Riconoscimento ricavi

I ricavi e i proventi sono iscritti al netto di resi, sconti ed abbuoni, nonché delle imposte direttamente connesse con la vendita dei prodotti e la prestazione dei servizi. In particolare:

- i ricavi per prestazioni di servizi sono riconosciuti sulla base dell'avvenuta prestazione e in accordo con i relativi contratti;
- i ricavi per vendita di beni sono rilevati al momento del trasferimento della proprietà, che normalmente coincide con la consegna o la spedizione del bene;
- contributi in conto esercizio vengono iscritti in Bilancio con i seguenti criteri: per competenza nel caso dei contributi relativi al rimborso dell'accisa sul gasolio nonché del corrispettivo di servizio; al momento dell'incasso per i contributi relativi a costi del personale (contributi relativi al costo della malattia, al contratto nazionale o alla decontribuzione del premio di risultato), in quanto non certi nell'importo effettivamente riconosciuto dallo Stato (in ragione dei fondi disponibili) e nei tempi di erogazione.
- i costi sono contabilizzati con il principio della competenza;
- i proventi e gli oneri di natura finanziaria vengono rilevati in base al principio della competenza temporale.

Criteri di conversione dei valori espressi in valuta

I crediti e i debiti sono originati in euro non si rilevano differenze su cambi (articolo 2427, primo comma, n. 6-bis, C.c.)

Impegni, garanzie e passività potenziali

Gli impegni, non risultanti dallo stato patrimoniale, rappresentano obbligazioni assunte dalla società verso terzi che traggono origine da negozi giuridici con effetti obbligatori certi ma non ancora eseguiti da nessuna delle due parti. La categoria impegni comprende sia impegni di cui è certa l'esecuzione e il relativo ammontare, sia impegni di cui è certa l'esecuzione ma non il relativo importo. L'importo degli impegni è il valore nominale che si desume dalla relativa documentazione.

Altre informazioni

La Società, come previsto dal D.Lgs. n. 14/2019 (Codice della crisi e dell'insolvenza d'impresa), adotta un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato alla natura dell'impresa anche in funzione della rilevazione tempestiva della crisi d'impresa e dell'assunzione di idonee iniziative.

Nota integrativa, attivo

Immobilizzazioni

Immobilizzazioni immateriali

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
599.969	673.010	(73.041)

Movimenti delle immobilizzazioni immateriali

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
Valore di inizio esercizio				
Costo	4.052.902	-	110.681	4.163.583
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	3.379.892	-	110.681	3.490.573
Valore di bilancio	673.010	-	-	673.010
Variazioni nell'esercizio				
Incrementi per acquisizioni	137.541	25.520	-	163.061
Ammortamento dell'esercizio	236.102	-	-	236.102
Totale variazioni	(98.561)	25.520	-	(73.041)
Valore di fine esercizio				
Costo	4.190.443	25.520	110.681	4.326.644
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	3.615.994	-	110.681	3.726.675
Valore di bilancio	574.449	25.520	-	599.969

Gli importi capitalizzati nelle immobilizzazioni immateriali riguardano principalmente software e licenze impiegati nella gestione delle validatrici EMV a bordo degli autobus che prevedono il controllo del titolo tramite QR code End

Contributi in conto capitale

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2023 la società non ha ricevuto contributi in conto capitale.

Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
29.534.872	31.786.213	(2.251.341)

Movimenti delle immobilizzazioni materiali

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	Totale Immobilizzazioni materiali
Valore di inizio esercizio						
Costo	14.031.820	2.416.490	941.167	95.590.099	1.250.700	114.230.276
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	784.716	2.031.643	872.451	77.307.653	-	80.996.463
Svalutazioni	1.447.600	-	-	-	-	1.447.600
Valore di bilancio	11.799.504	384.847	68.716	18.282.446	1.250.700	31.786.213
Variazioni nell'esercizio						
Incrementi per acquisizioni	-	13.205	11.246	5.563.641	(925.225)	4.662.867
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)	-	-	99	10.253	-	10.352
Ammortamento dell'esercizio	364.666	74.900	15.627	6.448.663	-	6.903.856
Totale variazioni	(364.666)	(61.695)	(4.480)	(895.275)	(925.225)	(2.251.341)
Valore di fine esercizio						
Costo	14.031.821	2.413.046	885.301	95.233.694	325.475	112.889.337
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	1.149.383	2.089.894	821.065	77.846.523	-	81.906.865
Svalutazioni	1.447.600	-	-	-	-	1.447.600
Valore di bilancio	11.434.838	323.152	64.236	17.387.171	325.475	29.534.872

Nel 2023 l'investimento più significativo riguarda l'acquisto di 18 mezzi tpl, consegnati fra marzo e settembre. Si tratta di una fornitura di autobus realizzata nell'ambito di un Accordo Quadro firmato da ARRIVA ITALIA in qualità di Stazione Appaltante. La partita risultava già avviata nel 2021, contrattualizzata nel 2022, i cui continui slittamenti hanno portato ad avere le prime consegne dei mezzi nel marzo del 2023.

Il valore di tale investimento riguarda 10 autobus della società Industria Italiana Autobus 10,6 metri, Citymood, per Euro € 2.486 mila, e 8 mezzi 12 metri, Evobus Conecto, per Euro 1.965 mila.

Nel 2022 è stato versato a Industria Italiana Autobus a titolo di acconto un importo pari a Euro 398 mila che ha permesso di poter usufruire del credito d'imposta pari ad Euro 119 mila per beni strumentali consegnati a marzo 2023. Tale credito di imposta è stato contabilizzato tramite il metodo indiretto per Euro 15mila nella voce A) 5) Altri Ricavi e proventi nella misura corrispondente alla aliquota di ammortamento del bene agevolato.

A questi importi si aggiungono altri acquisti di mezzi turistici con riscatto alla fine del periodo di utilizzo in leasing per circa Euro 100 mila.

A fronte sono stati venduti altrettanti mezzi usati completamente ammortizzati.

Nell'esercizio, ancora, hanno trovato avanzamento e/o conclusione altri progetti innovativi che la Vostra azienda continua a sviluppare per soddisfare gli obblighi di gara, ma, soprattutto nell'ottica di rinnovamento dei propri sistemi e delle procedure al mutato contesto ed alle conseguenti esigenze operative.

Gli ulteriori importi capitalizzati nell'esercizio riguardano, prevalentemente, investimenti in software ed hardware, per circa Euro 1 milione circa, nel dettaglio:

- si è conclusa l'installazione sui mezzi di nuove validatrici a bordo degli autobus per l'acquisto dei titoli di viaggio con carte di pagamento elettroniche (European Mastercard Visa), iniziato nel 2022, del valore complessivo pari a Euro 1.359 mila.

- prosegue un progetto per la comunicazione in tempo reale all'utente delle previsioni di passaggio dei mezzi alla fermata mediante display con la tecnologia innovativa "e-ink" ("inchiostro elettronico") oltre a monitor infodinamici e altri totem informativi per un importo complessivo su cui si sono già impegnati circa Euro 800 mila, di cui rimangono opere in corso per circa Euro 164 mila.

Operazioni di locazione finanziaria

	Importo
Ammontare complessivo dei beni in locazione finanziaria al termine dell'esercizio	158.884
Ammortamenti che sarebbero stati di competenza dell'esercizio	13.801
Valore attuale delle rate di canone non scadute al termine dell'esercizio	148.285
Oneri finanziari di competenza dell'esercizio sulla base del tasso d'interesse effettivo	9.351

Al 31/12/2023 la società detiene in locazione finanziaria due mezzi, uno scuolabus ed un granturismo.

Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
290.921	290.921	

Movimenti di partecipazioni, altri titoli e strumenti finanziari derivati attivi immobilizzati

La società non possiede partecipazioni in imprese controllate. Le partecipazioni in imprese collegate ed altre imprese sono state iscritte al costo di acquisto, eventualmente rettificato sulla base delle perdite rilevate dalle società partecipate e perciò esposte ad un valore inferiore al costo di acquisizione stesso.

Le partecipazioni di cui si prevede la cessione entro l'esercizio successivo vengono classificate nell'attivo circolante tra le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni.

I crediti iscritti tra le immobilizzazioni finanziarie sono stati rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, come definito dall'art. 2426 comma 2 C.C., tenendo conto del fattore temporale e del valore di presumibile realizzo, conformemente a quanto previsto dall'art. 2426, comma 1, n. 8 C.C.

Per i crediti per i quali sia stata verificata l'irrilevanza dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato e/o dell'attualizzazione ai fini dell'esigenza di dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale ed economica societaria, è stata mantenuta l'iscrizione secondo il valore di presumibile realizzo. Tale evenienza si è verificata ad esempio in presenza di crediti con scadenza inferiore ai dodici mesi o nel caso in cui i costi di transazione, le commissioni e ogni altra differenza tra valore iniziale e valore a scadenza sono di scarso rilievo o, ancora, in presenza di un tasso di interesse desumibile dalle condizioni contrattuali non significativamente diverso dal tasso di interesse di mercato.

	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale Partecipazioni
Valore di inizio esercizio			
Costo	25.000	6.165	31.165
Svalutazioni	-	6.165	6.165
Valore di bilancio	25.000	-	25.000
Valore di fine esercizio			
Costo	25.000	6.165	31.165
Svalutazioni	-	6.165	6.165
Valore di bilancio	25.000	-	25.000

Variazioni e scadenza dei crediti immobilizzati

	Valore di inizio esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
Crediti immobilizzati verso imprese collegate	265.921	265.921	265.921
Totale crediti immobilizzati	265.921	265.921	265.921

Trattasi di finanziamento infruttifero erogato al consorzio TPL FVG il cui rientro è previsto entro il 2025}

Nell'esercizio non sono intervenute variazioni.

Descrizione	31/12/2022	31/12/2023
Imprese collegate	265.921	265.921
Totale	265.921	265.921

Dettagli sulle partecipazioni immobilizzate in imprese collegate

Denominazione	Città, se in Italia, o Stato estero	Codice fiscale (per imprese italiane)	Capitale in euro	Utile (Perdita) ultimo esercizio in euro	Patrimonio netto in euro	Quota posseduta in euro	Quota posseduta in %	Valore a bilancio o corrispondente credito
TPL FVG	GORIZIA	01024770313	100.000	8.371	139.968	34.992	25,00%	25.000
Totale								25.000

Suddivisione dei crediti immobilizzati per area geografica

La ripartizione dei crediti al 31/12/2023 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.)

Area geografica	Crediti immobilizzati verso collegate	Totale crediti immobilizzati
Italia	265.921	265.921
Totale	265.921	265.921

Attivo circolante

Rimanenze

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
760.677	781.719	(21.042)

La voce “materie prime, sussidiarie e di consumo” è costituita dai valori relativi ai materiali necessari per il buon funzionamento della flotta: i carburanti, i lubrificanti, i ricambi e gli altri prodotti di consumo accessori all'attività caratteristica.

I criteri di valutazione adottati sono invariati rispetto all'esercizio precedente e motivati nella prima parte della presente

Nota integrativa. Inoltre, si evidenzia che i criteri adottati nella valutazione delle singole voci hanno portato all'iscrizione di valori non sensibilmente differenti rispetto ai costi correnti dei beni rilevabili alla data di chiusura dell'esercizio (art.2426, punto 10 del Codice Civile).

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Materie prime, sussidiarie e di consumo	781.719	(21.042)	760.677
Totale rimanenze	781.719	(21.042)	760.677

Si precisa che il fondo obsolescenza magazzino ha subito nel corso dell'esercizio un utilizzo per rettifiche sui beni a magazzino ormai obsoleti:

Descrizione	Importo
F.do obsolescenza magazzino al 31/12/2022	17.004
Utilizzo del fondo obsolescenza nell'esercizio	6.444
Saldo f.do obsolescenza magazzino al 31/12/2023	10.560

Crediti iscritti nell'attivo circolante

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
14.952.078	11.182.126	3.769.952

Variazioni e scadenza dei crediti iscritti nell'attivo circolante

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio
Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	1.728.185	858.881	2.587.066	2.587.066
Crediti verso imprese collegate iscritti nell'attivo circolante	7.818.932	2.279.810	10.098.742	10.098.742
Crediti verso imprese controllanti iscritti nell'attivo circolante	38.360	195.850	234.210	234.210
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	1.521.193	458.209	1.979.402	1.979.402
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	75.456	(22.798)	52.658	52.658
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	11.182.126	3.769.952	14.952.078	14.952.078

I crediti verso i clienti e verso altri sono stati rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, come definito dall'art. 2426 comma 2 C.C., tenendo conto del fattore temporale e del valore di presumibile realizzo, conformemente a quanto previsto dall'art. 2426, comma 1, n. 8 C.C.

Per i crediti per i quali sia stata verificata l'irrelevanza dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato e /o dell'attualizzazione ai fini dell'esigenza di dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale ed economica societaria, è stata mantenuta l'iscrizione secondo il valore di presumibile realizzo. Tale evenienza si è verificata ad esempio in presenza di crediti con scadenza inferiore ai dodici mesi o nel caso in cui i costi di transazione, le commissioni e ogni altra differenza tra valore iniziale e valore a scadenza sono di scarso rilievo o, ancora, in presenza di un tasso di interesse desumibile dalle condizioni contrattuali non significativamente diverso dal tasso di interesse di mercato.

Con riferimento ai crediti iscritti in bilancio antecedentemente all'esercizio avente inizio a partire dal 1° gennaio 2016, gli stessi sono iscritti al presumibile valore di realizzo in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 15, si è deciso di non applicare il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione.

I crediti di ammontare rilevante al 31/12/2023 riguardano le partite relative al corrispettivo di servizio per i saldi 2022 e 2023 nella misura del 10% pari a Euro 8.250mila. Il residuo dei crediti riguardano: quote di agevolazione scolastico residenti e Over65 per circa Euro 2.700mila; crediti commerciali verso terzi per circa Euro 1.450mila; crediti tributari così composti: Euro 907mila crediti IRES, Euro 664mila crediti accisa gasolio, Euro 194mila imposta sostitutiva a credito ed Euro 159mila crediti d'imposta per beni strumentali e Euro 55mila credito per bonus trasporti.

Suddivisione dei crediti iscritti nell'attivo circolante per area geografica

La ripartizione dei crediti al 31/12/2023 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Italia	Totale
Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	2.587.066	2.587.066
Crediti verso collegate iscritti nell'attivo circolante	10.098.742	10.098.742
Crediti verso controllanti iscritti nell'attivo circolante	234.210	234.210
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	1.979.402	1.979.402
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	52.658	52.658
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	14.952.078	14.952.078

L'adeguamento del valore nominale dei crediti è stato ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti che ha subito, nel corso dell'esercizio, le seguenti movimentazioni:

Descrizione	F.do svalutazione ex art. 2426 Codice civile	Totale
Saldo al 31/12/2022	9.926.407	9.926.407
Utilizzo nell'esercizio	2.437.355	2.437.355
Saldo al 31/12/2023	7.489.052	7.489.052

Nel corso del 2023, sono stati utilizzati fondi a copertura dei crediti per sanzioni amministrative relativi agli anni 2016-2017, ormai prescritti, per Euro 49 mila, e si è provveduto allo stralcio parziale di crediti per sanzioni relative agli anni 2018-2020 per impossibilità di recupero per Euro 1.862 mila.

Nella voce era compreso anche un fondo svalutazione del credito per il saldo del corrispettivo per la possibilità di mancato pagamento a fronte di minori chilometri percorsi. La Regione FVG, invece, ha provveduto al pagamento del corrispettivo pressoché intero dando la possibilità all'azienda di recuperare tali percorrenze negli anni successivi di gara con servizi supplementari. Ai fini contabili, pertanto, si è configurato un anticipo dell'incasso a fronte di un debito di servizio. Per tale motivo si è provveduto a registrare la posta come risconto passivo, per Euro 521 mila.

Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
33.798.598	30.331.000	3.467.598

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	30.249.784	3.448.644	33.698.428
Denaro e altri valori in cassa	81.216	18.954	100.170
Totale disponibilità liquide	30.331.000	3.467.598	33.798.598

Il saldo rappresenta le disponibilità liquide e l'esistenza di numerario e di valori alla data di chiusura dell'esercizio. E' positivamente influenzato dalla ripresa dei flussi di cassa derivanti dalle attività operative, seppure non ancora a livelli pre-pandemia. A ciò si aggiunge un effetto positivo finanziario dovuto allo slittamento nei progetti e nelle consegne dei mezzi tpl, in questi anni per indisponibilità di materiali.

Ratei e risconti attivi

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
82.978	217.635	(134.657)

Misurano proventi e oneri la cui competenza è anticipata o posticipata rispetto alla manifestazione numeraria e/o documentale; essi prescindono dalla data di pagamento o riscossione dei relativi proventi e oneri, comuni a due o più esercizi e ripartibili in ragione del tempo.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Risconti attivi	217.635	(134.657)	82.978
Totale ratei e risconti attivi	217.635	(134.657)	82.978

La composizione della voce è così dettagliata (articolo 2427, primo comma, n. 7, C.c.).

Descrizione	Importo
Risconti attivi commerciali	35.845
Risconti attivi per premi assicurativi	47.133
	82.978

I risconti attivi commerciali, così come illustrati nella tabella precedente, sono composti principalmente da premi assicurativi versati a fine esercizio, di competenza 2024. A questi si aggiungono risconti attivi commerciali per servizi fatturati di competenza di più esercizi.

Non sussistono, al 31/12/2023, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

Nota integrativa, passivo e patrimonio netto

Patrimonio netto

(Rif. art. 2427, primo comma, nn. 4, 7 e 7-bis, C.c.)

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
30.910.535	29.034.823	1.875.712

Variazioni nelle voci di patrimonio netto

	Valore di inizio esercizio	Destinazione del risultato dell'esercizio precedente		Altre variazioni		Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
		Attribuzione di dividendi	Altre destinazioni	Incrementi	Decrementi		
Capitale	17.000.000	-	-	-	-		17.000.000
Riserva legale	3.587.039	-	-	-	-		3.587.039
Altre riserve							
Riserva straordinaria	6.857.043	-	-	502.286	-		7.359.329
Varie altre riserve	282	-	(3)	-	-		279
Totale altre riserve	6.857.325	-	(3)	502.286	-		7.359.608
Utili (perdite) portati a nuovo	173	-	-	-	-		173
Utile (perdita) dell'esercizio	1.590.286	1.088.000	-	-	502.286	2.963.715	2.963.715
Totale patrimonio netto	29.034.823	1.088.000	(3)	502.286	502.286	2.963.715	30.910.535

Dettaglio delle varie altre riserve

Descrizione	Importo
Riserva per conversione EURO	282
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	(3)
Totale	279

Disponibilità e utilizzo del patrimonio netto

Le poste del patrimonio netto sono così distinte secondo l'origine, la possibilità di utilizzazione, la distribuibilità e l'avvenuta utilizzazione nei tre esercizi precedenti (articolo 2427, primo comma, n. 7-bis, C.c.)

	Importo	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile
Capitale	17.000.000	B	-
Riserva legale	3.587.039	A,B	3.587.039
Altre riserve			
Riserva straordinaria	7.359.329	A,B,C,D	7.359.329
Varie altre riserve	279		282

	Importo	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile
Totale altre riserve	7.359.608		7.359.611
Utili portati a nuovo	173	A,B,C,D	173
Totale	27.946.820		10.946.823
Residua quota distribuibile			10.946.823

Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci D: per altri vincoli statutari E: altro

Origine, possibilità di utilizzo e distribuibilità delle varie altre riserve

Descrizione	Importo	Possibilità di utilizzazioni	Quota disponibile
Riserva per conversione EURO	282	A,B,C,D	282
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	(3)	A,B,C,D	-
Totale	279		

Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci D: per altri vincoli statutari E: altro

Formazione ed utilizzo delle voci del patrimonio netto

Come previsto dall'art. 2427, comma 1, numero 4) del codice civile si forniscono le seguenti informazioni:

	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva...	Risultato d'esercizio	Totale
All'inizio dell'esercizio precedente	17.000.000	3.587.039	6.772.607	2.294.893	29.654.539
Destinazione del risultato dell'esercizio					
attribuzione dividendi				2.210.000	2.210.000
Altre variazioni					
incrementi			84.891	(84.893)	(2)
Risultato dell'esercizio precedente				1.590.286	
Alla chiusura dell'esercizio precedente	17.000.000	3.587.039	6.857.498	1.590.286	29.034.823
Destinazione del risultato dell'esercizio					
attribuzione dividendi				1.088.000	1.088.000
altre destinazioni			(3)		(3)
Altre variazioni					
incrementi			502.286		502.286
decrementi				502.286	502.286
Risultato dell'esercizio corrente				2.963.715	
Alla chiusura dell'esercizio corrente	17.000.000	3.587.039	7.359.781	2.963.715	30.910.535

Fondi per rischi e oneri

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
15.266.922	16.562.303	(1.295.381)

	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio	16.562.303	16.562.303
Variazioni nell'esercizio		
Accantonamento nell'esercizio	329.865	329.865
Utilizzo nell'esercizio	1.625.246	1.625.246
Totale variazioni	(1.295.381)	(1.295.381)
Valore di fine esercizio	15.266.922	15.266.922

I fondi rischi presenti nel bilancio della Vostra società sono stati costituiti rispettando i criteri generali di prudenza e competenza. Le passività potenziali sono state rilevate in bilancio e iscritte nei fondi in quanto ritenute probabili ed essendo stimabile con ragionevolezza l'ammontare del relativo onere. Le variazioni sono determinate considerando gli importi effettivamente utilizzati nell'esercizio e gli accantonamenti effettuati nello stesso periodo.

La voce "Altri fondi" risulta così composta in relazione alle sue principali voci:

- La voce più significativa riguarda i rischi e oneri connessi al contratto di servizio per Euro 9.418 mila, già accantonati negli esercizi precedenti con riferimento alle penalità previste per il mancato previsto adempimento del contratto in termini di affidabilità, puntualità, rete di vendita ed altri parametri qualitativi misurati dalla Stazione Appaltante. Nell'esercizio, all'importo, quantificato nella misura massima prevista dal contratto di servizio, sono stati detratti gli importi delle penali applicate e adeguato il valore alla variazione del corrispettivo, con un conguaglio di Euro 183 mila.
- Controversie con il personale per Euro 2.426 mila. Controversie in essere con il personale dipendente, collegate con il rapporto di lavoro e/o con la sua cessazione, tra cui quella più rilevante è inerente al riconoscimento dell'indennità per giornate di ferie, conseguente alla tematica nazionale emersa a seguito delle pronunce della Corte di Giustizia Europea e confluita in una nuova indennità prevista dal CCNL del 10 maggio. Tale controversia, parzialmente definita con accordo sindacale di secondo livello e conseguenti transazioni individuali con il personale aderente a livello individuale (con conseguente utilizzo del fondo già stanziato per un'erogazione complessiva di Euro 1.454 mila), è tutt'ora pendente per il restante personale, nonché per usciti dall'azienda entro i termini di prescrizione, con una quota di posizioni già pendenti in giudizio ed altre ancora in fase preliminare;
- Richieste di risarcimento danni per incidenti gravi, pari ad Euro 1.260 mila su cui sono già in corso di svolgimento le relative controversie giudiziarie.
- Danni rientranti nella franchigia assicurativa per Euro 684 mila, tale valore tiene conto dell'aggiornamento annuo secondo le stime comunicate dal broker che nel corso dell'anno ha determinato un utilizzo di Euro 88 mila ed un accantonamento di Euro 146 mila.
- Rapporti tra consorziati per contenziosi per Euro 740 mila a copertura dell'onere derivante dalle richieste da parte di ATAP e APT di maggiori corrispettivi rispetto a quanto spettante per lo svolgimento del contratto di servizio rispetto a quanto ripartito in sede consortile, sia con riferimento agli anni già chiusi (2020-2022) che a quelli in corso di definizione (2023).
- Altre voci minori riguardano partite commerciali per Euro 405 mila, spese legali per vari contenziosi in corso per Euro 250 mila, oneri legati al completamento di lavori legati allo smaltimento di serbatoi gasolio, Euro 84 mila.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
3.480.055	4.157.126	(677.071)

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
Valore di inizio esercizio	4.157.126
Variazioni nell'esercizio	
Accantonamento nell'esercizio	1.681.289
Utilizzo nell'esercizio	2.358.360
Totale variazioni	(677.071)
Valore di fine esercizio	3.480.055

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito della società al 31/12/2023 verso i dipendenti in forza a tale data, al netto degli anticipi corrisposti.

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito maturato verso i dipendenti in conformità di legge e dei contratti di lavoro vigenti, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo.

Il fondo corrisponde al totale delle singole indennità maturate fino al 31 dicembre 2006 a favore dei dipendenti alla data di chiusura del bilancio, al netto degli acconti erogati, ed è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere ai dipendenti nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro in tale data.

Il fondo non ricomprende le indennità maturate a partire dal 1° gennaio 2007, destinate a forme pensionistiche complementari ai sensi del D. Lgs. n. 252 del 5 dicembre 2005 (ovvero trasferite alla tesoreria dell'INPS).

Debiti

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
25.713.332	22.690.383	3.022.949

Variazioni e scadenza dei debiti

La scadenza dei debiti è così suddivisa (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio	Di cui di durata residua superiore a 5 anni
Debiti verso banche	8.514.285	(942.503)	7.571.782	957.737	6.614.045	2.625.758
Debiti verso fornitori	3.589.096	664.365	4.253.461	4.253.461	-	-
Debiti verso imprese collegate	45.625	5.739.211	5.784.836	5.784.836	-	-
Debiti verso controllanti	3.548.365	(3.545.365)	3.000	3.000	-	-
Debiti tributari	1.028.370	(207.517)	820.853	820.853	-	-
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.328.541	(107.330)	1.221.211	1.221.211	-	-
Altri debiti	4.636.101	1.422.088	6.058.189	6.058.189	-	-
Totale debiti	22.690.383	3.022.949	25.713.332	19.099.287	6.614.045	2.625.758

Nella voce Debiti verso banche è presente la quota capitale residua al 31/12/2023 del mutuo fondiario stipulato con l'istituto di credito BNL nel mese di gennaio 2021. Tale finanziamento, il cui valore alla sottoscrizione ammontava ad Euro 9.900 mila, è servito all'acquisto degli immobili dell'area Broletto, la cui acquisizione era parte dei requisiti previsti nel nuovo contratto di servizio, come obbligo in capo all'impresa aggiudicataria. Il contratto di mutuo ha durata decennale, l'estinzione dello stesso è prevista nel corso dell'esercizio 2030.

I Debiti verso fornitori sono costituiti prevalentemente da partite aperte di natura commerciale per forniture connesse all'attività operativa. Tra le partite di maggior rilievo si evidenziano le seguenti: Euro 2.660.mila verso fornitori terzi. A questi si aggiungono Euro 1.526 mila per fatture da ricevere.

Nei debiti verso collegate risulta iscritto una posta per circa Euro 5.784mila relativa al contributo incassato in anticipo a fronte di investimenti futuri in ambito della transizione ecologica e pertanto sospeso.

Nei debiti tributari si registrano ritenute operate alla fonte sui redditi dei dipendenti per circa Euro 754mila, versate nel mese di gennaio 2024.

In ottemperanza al disposto dell'art.2423 ter comma 6 del C.C., si evidenziano di seguito gli importi lordi del crediti e dei debiti tributari che sono stati tra loro compensati nel corso dell'esercizio, in applicazione delle normative fiscali vigenti:

Credito IRAP: Euro 166.729

Debito IRAP: Euro 233.436

La voce dei debiti verso istituti previdenziali raccoglie le partite relative ai costi del personale per oneri previdenziali, versate nel mese di gennaio 2024 per Euro 1.221mila.

Negli Altri debiti la voce preponderante si riferisce a partite del personale relative al contratto nazionale, accordo ferie pregresse pagata nel mese di gennaio, per ferie residue stimate a costo corrente e sistemi premianti.

Suddivisione dei debiti per area geografica

La ripartizione dei Debiti al 31/12/2023 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Italia	Totale
Debiti verso banche	7.571.782	7.571.782
Debiti verso fornitori	4.253.461	4.253.461
Debiti verso imprese collegate	5.784.836	5.784.836
Debiti verso imprese controllanti	3.000	3.000
Debiti tributari	820.853	820.853
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.221.211	1.221.211
Altri debiti	6.058.189	6.058.189
Debiti	25.713.332	25.713.332

Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

I seguenti debiti sono assistiti da garanzia reale su beni sociali (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.): il debito contratto nel corso 2021 a seguito dell'acquisto del comprensorio di Broletto e della contestuale sottoscrizione di un mutuo fondiario, assistito da ipoteca sull'80% del valore di perizia.

	Debiti assistiti da garanzie reali		Debiti non assistiti da garanzie reali	Totale
	Debiti assistiti da ipoteche	Totale debiti assistiti da garanzie reali		
Debiti verso banche	7.571.782	7.571.782	-	7.571.782
Debiti verso fornitori	-	-	4.253.461	4.253.461

	Debiti assistiti da garanzie reali		Debiti non assistiti da garanzie reali	Totale
	Debiti assistiti da ipoteche	Totale debiti assistiti da garanzie reali		
Debiti verso imprese collegate	-	-	5.784.836	5.784.836
Debiti verso controllanti	-	-	3.000	3.000
Debiti tributari	-	-	820.853	820.853
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	-	-	1.221.211	1.221.211
Altri debiti	-	-	6.058.189	6.058.189
Totale debiti	7.571.782	7.571.782	18.141.550	25.713.332

La garanzia ipotecaria riguarda il mutuo fondiario stipulato con l'istituto di credito BNL nel mese di gennaio 2021.

Ratei e risconti passivi

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
4.649.249	2.817.989	1.831.260

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Ratei passivi	57.117	(6.323)	50.794
Risconti passivi	2.760.872	1.837.583	4.598.455
Totale ratei e risconti passivi	2.817.989	1.831.260	4.649.249

La composizione della voce è così dettagliata (articolo 2427, primo comma, n. 7, C.c.).

Descrizione	Importo
Ratei per Interessi passivi	50.794
Risconti passivi commerciali	199.640
Risconti passivi per titoli di viaggio	3.536.796
Risconti passivi commerciali MLT	63.732
Risconti passivi recupero KM corrispettivo TPL MLT	782.546
Risconti passivi per tesserini	15.741
	4.649.249

Rappresentano le partite di collegamento dell'esercizio conteggiate col criterio della competenza temporale.

Nei ratei passivi si registrano costi che non hanno avuto ancora manifestazione numeraria come gli interessi del mutuo sulla rata pagata a gennaio 2024 per la parte di competenza dell'esercizio Euro 51 mila ed altri di natura commerciale.

Nei risconti passivi sono inclusi i ricavi di competenza futura relativi ad abbonamenti acquistati nel 2023 ma aventi validità nel 2024, per la parte evidenziata nel risconto. Al ricavo di vendita si aggiungono le quote di corrispettivo erogato dalla Regione FVG a fronte delle agevolazioni concesse nella misura del 50% ai residenti sugli abbonamenti scolastici per studenti Under 26 e persone Over65.

Un'altra voce importante riguarda la rendicontazione delle percorrenze chilometriche inferiori rispetto al contratto di servizio per le quali la Regione ha corrisposto il corrispettivo, tenendo conto che non si trattava di avvenimenti legati alla pandemia e allo stesso modo non imputabili alla Vostra società.

Per tale motivo il maggior valore di corrispettivo incassato è stato riscontato per tener conto del debito di servizio che troverà regolazione in anni futuri.

Nota integrativa, conto economico

Valore della produzione

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
74.739.260	70.644.192	4.095.068

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	67.335.510	62.664.433	4.671.077
Altri ricavi e proventi	7.403.750	7.979.759	(576.009)
Totale	74.739.260	70.644.192	4.095.068

La variazione è strettamente correlata a quanto esposto nella Relazione sulla gestione.

Suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per categoria di attività

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 10, C.c.)

Categoria di attività	Valore esercizio corrente
Prestazioni di servizi	21.962.948
Altre	45.372.562
Totale	67.335.510

Suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per area geografica

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 10, C.c.)

Area geografica	Valore esercizio corrente
Italia	67.335.510
Totale	67.335.510

Costi della produzione

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
71.417.533	68.874.696	2.542.837

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	9.724.673	10.347.918	(623.245)
Servizi	14.825.718	11.348.571	3.477.147
Godimento di beni di terzi	796.988	814.141	(17.153)
Salari e stipendi	27.170.860	26.185.065	985.795

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022	Variazioni
Oneri sociali	7.904.999	7.702.413	202.586
Trattamento di fine rapporto	1.681.289	2.032.685	(351.396)
Trattamento quiescenza e simili	266.831	265.311	1.520
Altri costi del personale	840.747	195.060	645.687
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	236.102	205.045	31.057
Ammortamento immobilizzazioni materiali	6.903.856	7.835.300	(931.444)
Variazione rimanenze materie prime	28.300	(56.410)	84.710
Altri accantonamenti	329.865	940.092	(610.227)
Oneri diversi di gestione	707.305	1.059.505	(352.200)
Totale	71.417.533	68.874.696	2.542.837

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci e Costi per servizi

La componente più significativa all'interno della voce acquisto di materie prime è il costo sostenuto per la trazione.

I consumi della trazione sono iscritti a bilancio per € 7.608 mila (€ 8.515 nel 2022) valore già ridotto del contributo sull'accisa del gasolio nella misura di circa €/lt 0,21. La riduzione dell'11% è attribuibile sostanzialmente al prezzo, €/lt 1,37 nel 2022, €/lt 1,19 nel 2023. Nel 2019 il costo della trazione valeva € 5.637 mila, permane, quindi, un valore più elevato del 34% rispetto al periodo ante Covid (+€ 1.971 mila)

La seconda voce riguarda i consumi di ricambi che passano nell'esercizio da € 1.776 mila € 2.145 mila con un incremento del 21%. L'incremento ha due motivazioni, il ritardo nel turnover dei mezzi che comporta la fine del periodo di garanzia per quote crescenti di mezzi in esercizio, con la manutenzione che passa a carico dell'azienda, e l'incremento nei prezzi di ricambi e materiali dovuto all'inflazione di settore registrata nel 2022 pari al 9,5%.

Allo stesso modo, i costi esterni per manutenzione autobus passano da € 375 mila a € 648 mila, con un aumento del 73%, concorrono al risultato l'aumento dei prezzi ed anche gli interventi che riguardano la sostituzione o rigenerazione di parti importanti del motore. Inoltre, incidono le attività sulle attrezzature di bordo per adeguamento tecnologico, nonché, il montaggio e lo smontaggio delle stesse in occasione del turnover dei mezzi (18 autobus acquistati nell'anno da allestire e altrettanti da dismettere)

Significativi nell'anno anche i costi per lavori e manutenzioni su immobili, impianti ed infrastrutture la voce passa da € 993 mila a € 1.713 mila (+72%). Si ricorda che nella voce sono inclusi i lavori per il rifacimento dei tetti dell'officina e deposito di Broletto per € 520 mila, la restante parte riguarda incrementi relativi a sistemi hw e sw in relazione all'implementazione e manutenzioni di nuovi sistemi (al netto dei lavori +20%).

I costi delle prestazioni esterne (escluse le manutenzioni già descritte) si apprezzano del 25%. Premesso che incrementi inflattivi si registrano sulla generalità dei costi le voci che maggiormente incidono sull'incremento riguardano, servizi esterni di tpl per linee urbane su gomma affidati alle società La Linea e SAP, e i servizi turistici per i quali si consolida la collaborazione con Yestour.

Si registrano ancora maggiori costi del servizio marittimo per il prolungamento della linea estiva Boa Acquario e per gli aggi dovuti all'armatore per i maggiori ricavi di vendita sulle linee TS Muggia e TS Sistiana registrati nell'anno.

La voce relativa al Godimento beni di terzi già moderata in conseguenza dell'acquisto degli immobili negli esercizi precedenti si riduce ulteriormente dell'importo delle locazioni relative alla tramvia, non funzionante e a seguito dell'accordo per il rinnovo con il Comune di Trieste che ha previsto canoni di locazione ridotti riconoscendo la vetustà degli immobili.

Costi per il personale

Il costo delle retribuzioni registra complessivamente, un incremento del 3,5%. A tale incremento concorrono l'applicazione del contratto nazionale, degli accordi aziendali oltre ad alcune partite straordinarie.

Nel 2023, si è data completa applicazione al contratto nazionale firmato il 10 maggio del 2022 che prevedeva la corresponsione di una somma al parametro 175 a titolo di una tantum di Euro 500 ed a regime l'incremento di Euro 90 sempre riparametrato sulla retribuzione tabellare, in tranches da 30 euro ciascuna (luglio 2022, giugno 2023, settembre 2023). L'accordo nazionale prevedeva ancora l'introduzione della "indennità retribuzione ferie" pari a Euro 8, per ogni giornata, e l'aumento del contributo annuo per dipendente a carico azienda di Euro 144 con il finanziamento del fondo TPL salute.

Nel mese di novembre 2023 ha trovato definizione, con accordo di secondo livello, la parte pregressa per l'indennità di ferie, con proposta di un importo forfettario da riconoscere ai dipendenti, in forza al 30 giugno 2021. La proposta richiedeva l'adesione dell'80% degli interessati. L'accordo ha raggiunto un consenso al 90% dei dipendenti interessati e ha trovato erogazione nel mese di gennaio 2024.

Tale partita non incide sul presente bilancio per competenza pregressa e l'onere risulta incluso nella voce fondo rischi ed oneri, costituito negli esercizi precedenti per le partite oggetto di contenzioso e foriere di costi futuri.

A questo proposito nell'esercizio 2023, a seguito della definizione dell'accordo, si è provveduto a trasferire dal fondo rischi ed oneri a debito verso dipendenti l'importo di € 1454 mila erogato, poi, nel mese di gennaio.

Per quanto riguarda ancora gli accordi aziendali, nel 2023 viene riformulato il premio di risultato con la previsione di 4 quote aggiuntive da erogare in anticipo rispetto al PdR annuale e precisamente due premialità semestrali per il riconoscimento dell'obiettivo "zero assenze" e due erogazioni sottoforma di welfare a riconoscimento dei risultati economici.

Per quanto riguarda le partite straordinarie, l'incremento comprende un premio straordinario, erogato nel mese di marzo, per lo sforzo profuso dai dipendenti nel periodo della pandemia ed a ristoro dell'inflazione, finanziato parzialmente con contributo regionale per un complessivo lordo di € 956 mila, cui si aggiungono gli oneri diretti a carico azienda

Infine, sono inclusi nei costi del personale i Premi di risultato ed MBO che saranno erogati nel 2024 (o utilizzati come welfare) e le ferie maturate al 31/12/2023 non fruite.

Ammortamento delle immobilizzazioni

Come già illustrato in precedenza gli investimenti si riducono rispetto al trend registrato negli anni precedenti la pandemia per l'oggettiva difficoltà dei fornitori nel reperimento delle materie prime e componenti per la produzione di autobus e altri beni ordinati. Il ritardo nelle consegne di mezzi ha portato negli ultimi anni alla riduzione degli ammortamenti, nel 2023 diminuiscono per circa € 900 mila rispetto al valore dell'esercizio precedente.

Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide

Nel 2023 non vi sono accantonamenti a fondo svalutazione crediti.

Altri accantonamenti

Riguardano accantonamenti riferiti alle situazioni ampiamente descritta nei fondi rischi ed oneri.

Oneri diversi di gestione

Comprendono imposte e tasse (IMU ora ILIA, tassa rifiuti, tasse di circolazione dei mezzi,) costi generali, erogazioni liberali e iniziative per tpl, il dato si riallinea al dato storico, rispetto al bilancio 2022 che includeva la regolazione dei saldi corrispettivi 2020-2021 per mancato funzionamento della tramvia.

Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
(124.576)	(140.141)	15.565

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022	Variazioni
Proventi diversi dai precedenti	2.404	2.000	404
(Interessi e altri oneri finanziari)	(126.980)	(142.141)	15.161
Totale	(124.576)	(140.141)	15.565

Ripartizione degli interessi e altri oneri finanziari per tipologia di debiti

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 12, C.c.)

Interessi e altri oneri finanziari	
Debiti verso banche	126.980
Totale	126.980

Descrizione	Altre	Totale
Interessi medio credito	126.980	126.980
Totale	126.980	126.980

Gli interessi passivi sono correlati al mutuo fondiario descritto in precedenza.

Altri proventi finanziari

Descrizione	Altre	Totale
Interessi bancari e postali	2.404	2.404
Totale	2.404	2.404

Imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
233.436	39.069	194.367

Imposte	Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
Imposte correnti:	233.436	39.069	194.367
IRAP	233.436	39.069	194.367
Totale	233.436	39.069	194.367

Sono state iscritte le imposte di competenza dell'esercizio.

Nel seguito si espone la riconciliazione tra l'onere teorico risultante dal bilancio e l'onere fiscale.

Riconciliazione tra onere fiscale da bilancio e onere fiscale teorico (IRES)

Descrizione	Valore	Imposte
Risultato prima delle imposte	3.197.151	
Onere fiscale teorico (%)	24	767.316
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:	0	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	0	
Competenze personale dipendente	1.949.612	
Accantonamento Fondi	329.865	
Totale	2.279.477	
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	0	
Utilizzo Fondi	(5.872.098)	
Totale	(5.872.098)	
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi	0	0
Costi non deducibili	705.403	
Superammortamento	(329.822)	
Importi non tassabili	(1.402.652)	
Altre deduzioni	(65.082)	
Totale	(1.092.153)	
Imponibile fiscale	(1.487.623)	

Determinazione dell'imponibile IRAP

Descrizione	Valore	Imposte
Differenza tra valore e costi della produzione	41.516.318	
Amministratori, prestazioni persone fisiche	141.763	
Franchigie, spese generali, ILIA, altri costi	646.141	
Costi del personale non rilevanti	(36.164.089)	
Altre variazioni non rilevanti	(582.123)	
Totale	5.558.010	
Onere fiscale teorico (%)	4,2	233.436
Differenza temporanea deducibile in esercizi successivi:	0	
Imponibile Irap	5.558.010	

Rilevazione delle imposte differite e anticipate ed effetti conseguenti

	esercizio 31 /12/2023	esercizio 31 /12/2023	esercizio 31 /12/2023	esercizio 31 /12/2023	esercizio 31 /12/2022	esercizio 31 /12/2022	esercizio 31 /12/2022	esercizio 31 /12/2022
	Ammontare delle differenze temporanee IRES	Effetto fiscale IRES	Ammontare delle differenze temporanee IRAP	Effetto fiscale IRAP	Ammontare delle differenze temporanee IRES	Effetto fiscale IRES	Ammontare delle differenze temporanee IRAP	Effetto fiscale IRAP
Perdite fiscali riportabili a nuovo	Ammontare	Effetto fiscale	Ammontare	Effetto fiscale	Ammontare	Effetto fiscale	Ammontare	Effetto fiscale
Aliquota fiscale	24							
	31/12/2023	31/12/2023	31/12/2023	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2022	31/12/2022	31/12/2022

Informativa sulle perdite fiscali

	Esercizio corrente
	Aliquota fiscale
Perdite fiscali a nuovo recuperabili con ragionevole certezza	24,00%

Nota integrativa, altre informazioni

Dati sull'occupazione

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 15, C.c.)

L'organico medio aziendale, ripartito per categoria, ha subito, rispetto al precedente esercizio, le seguenti variazioni.

Organico	31/12/2023	31/12/2022	Variazioni
Dirigenti	4	4	
Quadri	6	6	
Impiegati	98	101	(3)
Operai	66	66	
Altri	558	593	(35)
Totale	732	770	(38)

Il contratto nazionale di lavoro applicato è quello del settore trasporto pubblico locale per gli autoferrotranvieri ed internavigatori. L'accordo in vigore è stato firmato il 10 maggio 2022 con le previsioni economiche già descritte nella relazione di gestione e nella nota integrativa alla voce costi del personale.

	Numero medio
Dirigenti	4
Quadri	6
Impiegati	98
Operai	66
Altri dipendenti	558
Totale Dipendenti	732

Compensi, anticipazioni e crediti concessi ad amministratori e sindaci e impegni assunti per loro conto

	Amministratori	Sindaci
Compensi	108.500	54.087

Compensi al revisore legale o società di revisione

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 16-bis, C.c.)

Ai sensi di legge si evidenziano i corrispettivi di competenza dell'esercizio per i servizi resi dal revisore legale / o dalla società di revisione legale e da entità appartenenti alla sua rete.

	Valore
Revisione legale dei conti annuali	30.000
Totale corrispettivi spettanti al revisore legale o alla società di revisione	30.000

Categorie di azioni emesse dalla società

Il capitale sociale è così composto (articolo 2427, primo comma, nn. 17 e 18, C.c.).

Azioni/Quote	Numero	Valore nominale in Euro
Azioni Ordinarie	34.000	500
Totale	34.000	

Descrizione	Consistenza iniziale, numero	Consistenza iniziale, valore nominale
	34.000	500
Totale	34.000	-

Le azioni e i titoli emessi sono i seguenti:

Azioni e titoli emessi dalla società	Numero
Azioni ordinarie	34.000

Alla data di chiusura del bilancio i titoli in circolazione sono i seguenti: n. {34.000} azioni ordinarie;

Informazioni sulle operazioni con parti correlate

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-bis, C.c.)

Le operazioni rilevanti con parti correlate realizzate dalla società, sono state concluse a condizioni normali di mercato. In particolare, si tratta di vendite di titoli di viaggio, contratti di locazione degli immobili e partite riguardanti il bike sharing.

Al 31/12/2023 si rileva all'interno delle immobilizzazioni finanziarie un prestito infruttifero in favore di TPL FVG Scarl. Non viene applicato il metodo del costo ammortizzato per esiguità della differenza. Per ulteriori dettagli si rimanda al paragrafo Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle, incluso nella Relazione sulla Gestione del presente bilancio.

Informazioni sugli accordi non risultanti dallo stato patrimoniale

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-ter, C.c.)

La società non ha in essere accordi non risultanti dallo Stato Patrimoniale.

Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Si rinvia a quanto indicato nella relazione di gestione.

Informazioni ex art.1, comma 125, della legge 4 agosto 2017 n.124

Ai sensi dell'art. 1, comma 125-bis, della Legge 4 agosto 2017, n. 124, in ottemperanza all'obbligo di trasparenza, si segnala che sono state ricevute sovvenzioni contribuiti, incarichi retribuiti e comunque vantaggi economici di qualunque genere da pubbliche amministrazioni come sotto specificate:

Descrizione Contributo	Ente Erogante	Contributo Incassato
Credito d'imposta 4.0	Agenzia delle Entrate	2.237,08
Contributo CCNL Legge 47/2004	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	1.270.573,00

Descrizione Contributo	Ente Erogante	Contributo Incassato
Contributo CCNL Legge 296/2006	Regione Friuli-Venezia Giulia	711.957,46
Contributo CCNL Legge.58/2005	Regione Friuli-Venezia Giulia	732.897,69
Contributo regionale gasolio Decreto GRFVG 2279 del 20/01/2023	Regione Friuli-Venezia Giulia	996.691,83
Recupero accisa gasolio autotrazione	Agenzia delle Dogane	1.288.757,04
Contributi progetti Europei - Sunrise	Atos Solution	29.859,38
Credito d'imposta per acquisto beni strumentali	Agenzia delle Entrate	44.524,66
Contributo lingua slovena	Regione Friuli-Venezia Giulia	6.720,00
Credito d'imposta per pubblicità	Agenzia delle Entrate	1.252,00
Credito d'imposta per energia e gas	Agenzia delle Entrate	67.133,29
Bikesharing	Comune di Trieste	73.410,97
Contributi Formazione	Fondimpresa	14.754,54

Informazioni ex art. 1, comma 126, della legge 4 agosto 2017 n. 124

	Soggetto ricevente	Contributo erogato
1	Associazione Scientifica	560,00
2	Associazione Culturale	2.000,00
3	Associazione Sportive	9.400,00
4	Associazioni culturali	9.100,00
5	Enti/Associazioni religiose	11.263,00
6	Istituti scolastici	7.609,52
7	ONLUS	25.138,00

Proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite

Si propone all'Assemblea dei Soci di destinare il risultato d'esercizio, pari a Euro 2.963.715, a dividendo nella misura di Euro 60,00 per azione – per complessivi Euro 2.040.000 – ed Euro 923.715 a riserva straordinaria.

La presente nota integrativa è redatta secondo quanto previsto dal Codice civile e dai principi contabili. Per ottemperare agli obblighi di pubblicazione nel Registro delle Imprese, una volta approvata, sarà convertita in formato XBRL; pertanto, potrebbero essere poste in essere alcune variazioni formali necessarie per rendere tale nota compatibile con il formato per il deposito.

Il presente bilancio, composto da Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa e Rendiconto finanziario, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

Presidente del Consiglio di amministrazione
Maurizio Marzi Wildauer

TRIESTE TRASPORTI S.P.A.

Sede in TRIESTE via dei Lavoratori, 2

Capitale Sociale Euro 17.000.000, interamente versato

Registro Imprese di Trieste n. 00977240324 – Codice Fiscale n. 00977240324

Rea n. 115087 – Partita IVA n. 00977240324

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI EX ART. 2429, C.2, C.C.

All'Assemblea degli Azionisti di **Trieste Trasporti S.P.A.**

Signori Azionisti,

nel farvi presente che il Collegio Sindacale non ha incarichi di controllo legale dei conti (affidati proprio dalla assemblea degli azionisti alla società di revisione Ria Grant Thornton Spa con sede in Milano) vi informiamo che la presente relazione risulta redatta seguendo le determinazioni del Consiglio Nazionale Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili, che ha aggiornato la Relazione Unitaria nel marzo 2024.

Vogliamo informare che il Collegio sindacale prende atto che in base a quanto indicato da Assirevi, il revisore contabile ha evidenziato nella sua relazione anche l'affermazione che segue: "Abbiamo comunicato ai responsabili dell'attività di governance ... i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile ..." e sul punto il Collegio Sindacale ritiene di precisare che quest'ultimo non ha riscontrato carenze significative.

Relazione sull'attività di vigilanza ai sensi dell'art. 2429, comma 2, c.c.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del Collegio sindacale di società non

quotate emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Di tale attività e dei risultati conseguiti Vi portiamo a conoscenza con la presente relazione.

È stato sottoposto al Vostro esame il bilancio d'esercizio della Trieste Trasporti S.p.A. al 31.12.2023, redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione, che evidenzia un risultato d'esercizio di euro 2.963.715 (euro 1.590.286 nel precedente esercizio).

Il bilancio è stato messo a nostra disposizione nel termine di legge.

Il Collegio sindacale non essendo incaricato della revisione legale, ha svolto sul bilancio le attività di vigilanza previste nella Norma 3.8. delle "Norme di comportamento del collegio sindacale di società non quotate" consistenti in un controllo sintetico complessivo volto a verificare che il bilancio sia stato correttamente redatto. La verifica della rispondenza ai dati contabili spetta, infatti, all'incaricato della revisione legale.

Il soggetto incaricato della revisione legale dei conti Ria Grant Thornton S.p.A. ci ha consegnato la propria relazione datata 11 aprile 2024 contenente un giudizio senza modifica.

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale il bilancio d'esercizio al 31.12.2023 rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico e i flussi di cassa della Vostra Società ed è stato redatto in conformità alla normativa che ne disciplina la redazione.

1) Attività di vigilanza ai sensi degli artt. 2403 e ss. c.c.

Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento.

Abbiamo partecipato alle assemblee dei soci e alle riunioni del consiglio di amministrazione e, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilievi particolari da segnalare.

Abbiamo acquisito dall'organo di amministrazione con adeguato anticipo e anche durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Con il soggetto incaricato della revisione legale abbiamo scambiato tempestivamente dati e informazioni rilevanti per lo svolgimento della nostra attività di vigilanza.

Abbiamo incontrato l'organismo di vigilanza e non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del modello organizzativo che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Abbiamo acquisito conoscenza e abbiamo vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e sul suo concreto funzionamento anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Non sono pervenute denunce dai soci ex art. 2408 c.c. o ex art. 2409 c.c.

Non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-octies d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14.

Non abbiamo ricevuto segnalazioni da parte dei creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui art. 25-novies d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14.

Nel corso dell'esercizio non sono stati rilasciati dal Collegio sindacale pareri e osservazioni previsti dalla legge

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

2) Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale, "il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Trieste Trasporti S.p.A. al 31.12.2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione".

Per quanto a nostra conoscenza, gli amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 5, c.c.

3) Osservazioni e proposte in ordine alla approvazione del bilancio

Considerando le risultanze dell'attività da noi svolta e il giudizio espresso nella relazione di revisione rilasciata dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, non rileviamo motivi ostativi all'approvazione, da parte dei soci, del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, così come redatto dagli amministratori.

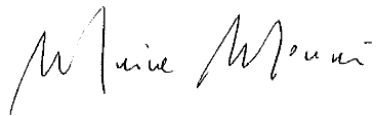
Il Collegio sindacale concorda con la proposta di destinazione del risultato d'esercizio formulata dagli amministratori nella nota integrativa.

Il collegio ringrazia l'intera struttura amministrativa per la professionalità e la fattiva collaborazione prestata.

Trieste, 12 aprile 2024

Per Il Collegio sindacale

Il Presidente

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Maria Monti". The signature is written in a cursive style with a large initial "M".

**Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39**

Ria Grant Thornton S.p.A.
Vicolo del Molinetto 1,
31100 Treviso (TV)

T +39 0422 1780676

Agli Azionisti della
Trieste Trasporti S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di Trieste Trasporti S.p.A. (la Società) costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2023, dal conto economico, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio, ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10

Gli amministratori di Trieste Trasporti S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione di Trieste Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2023, inclusa la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

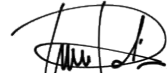
Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio di Trieste Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2023 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Trieste Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2023 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Treviso, 11 aprile 2024

Ria Grant Thornton S.p.A.



Mauro Polin
Socio