



# Bilancio **2024**

**Trieste Trasporti spa**

Via dei Lavoratori 2  
34144 Trieste  
Telefono 040 7795111  
Fax 040 7795257  
N. Verde 800 016675  
mail@triestetrasporti.it  
www.triestetrasporti.it  
PEC: mail@cert.triestetrasporti.it

## CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente	Maurizio	Marzi Wildauer
Amministratore Delegato	Aniello	Semplice
Consigliere	Vanessa Antonella	Cason
Consigliere	Paolo	Tutta
Consigliere	Pietro	Brunetti

## 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 VIA DEI LAVORATORI 2 -34144 TRIESTE (TS) Capitale sociale Euro 17.000.000 i.v.

### Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2024

Signori soci/azionisti,

si sottopone alla Vostra attenzione il Bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31/12/2024 che riporta un risultato positivo al netto delle imposte pari a Euro 6.757.411.

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, nel corso del 2024 ha proseguito nell'attività di trasporto pubblico locale nel contesto stabilito dal *"Contratto di servizio per la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale di persone automobilistico, urbano ed extraurbano, tramviario e marittimo di competenza della regione autonoma Friuli Venezia Giulia"*, firmato in data 15 novembre 2019, fra la Regione FVG e la società consortile TPLFVG, costituita dalle quattro aziende storiche del trasporto pubblico in regione: Trieste Trasporti, APT Gorizia, ATAP Pordenone ed Arriva Udine.

La TPL FVG, pertanto, è incaricata della gestione decennale dei servizi di trasporto pubblico nella regione FVG, a seguito di gara d'appalto assegnata, per il periodo giugno 2020 - giugno 2030, con possibilità di proroga per ulteriori cinque anni. La Vostra società, che ha sede a Trieste, svolge la sua attività di tpl, nell'ambito della società consortile, per l'area del Comune di Trieste e dei comuni limitrofi, con servizi di linea su gomma, linee marittime, nonché il servizio tramviario funicolare Trieste – Opicina.

Altre attività di trasporto sviluppate dalla vostra società riguardano servizi di noleggio con mezzi scuolabus e turistici a seguito di contratti assegnati da enti pubblici o richieste da privati. Infine, la Vostra società è responsabile della gestione del servizio di bikesharing nella città di Trieste, in concessione dal Comune di Trieste, a seguito di gara.

Per quanto riguarda la governance il Consiglio di Amministrazione, nominato dall'Assemblea del 12 maggio 2022, per il triennio 2022-2024, ed è in carica fino all'approvazione del presente bilancio. Il collegio sindacale è stato rinnovato nell'Assemblea dell'8 maggio 2024, riunita per l'approvazione del bilancio 2023, per il triennio successivo e, pertanto, svolgerà la sua attività fino all'approvazione del bilancio 2026.

Per quanto riguarda la composizione del capitale, Trieste Trasporti è una joint venture pubblico-privata, con una quota maggioritaria del 60,062% detenuta dai Comuni della ex Provincia di Trieste, di cui il Comune di Trieste possiede il 52,49%. La restante quota del 39,935% è detenuta da Arriva Italia Srl che fa parte del Gruppo Arriva Plc.

In data 31 maggio 2024 si è concluso l'ultimo passaggio del percorso di acquisizione che ha portato il Gruppo Arriva Plc, controllato dal Gruppo Deutsche Bahn, a far parte del fondo di investimento statunitense I Squared Capital. Il nuovo socio si è impegnato a garantire la continuità dei servizi di trasporto e gli investimenti a lungo termine per la transizione ecologica e l'innovazione digitale, già pianificati dalle aziende.

Con il supporto del nuovo socio si profilano, inoltre, nuove opportunità di sviluppo del business per l'esperienza maturata a livello globale nei settori: trasporto, logistica, energia, utilities, infrastrutture digitali.

Si allega elenco dei soci.

Socio	Partecipazione %	Azioni N.	Capitale sociale Euro
Comune di Trieste	52,494%	17.848	8.924.000
Arriva Italia Srl	39,935%	13.578	6.789.000
Comune di Muggia	3,847%	1.308	654.000
Comune di Duino Aurisina	1,806%	614	307.000
Comune di San Dorligo	1,297%	441	220.500
Comune di Sgonico	0,441%	150	75.000
Comune di Monrupino	0,176%	60	30.000
RATP Regie Autonome des Transports Parisiens	0,003%	1	500
<b>Totale</b>	<b>100,000%</b>	<b>34.000</b>	<b>17.000.000</b>

La situazione macroeconomica globale ed europea del 2024 presenta un quadro complesso, con ripercussioni significative sull'Italia ed anche, per quanto ci riguarda, sul settore del trasporto pubblico.

I conflitti militari in corso in Ucraina e in Israele sono continuati, nel corso del 2024, con impatti economici e umanitari rilevanti e la soluzione degli stessi rimane tuttora incerta.

Le politiche monetarie restrittive, messe in atto dalla Banca Centrale Europea, per combattere l'inflazione, continuano a frenare l'economia, con effetti evidenti anche in Italia. In particolare, l'inflazione, pur in rallentamento nell'ultimo anno, ha eroso il potere di acquisto dei consumatori e ciò impedisce la completa ripresa della domanda di beni e servizi, dopo il periodo pandemico, anche per i servizi di trasporto pubblico.

Nel 2024, l'abolizione del "bonus trasporti", introdotto negli anni precedenti dal Governo per sostenere la domanda, ha ulteriormente ridotto la fruibilità del servizio di una parte significativa della popolazione, in particolare delle fasce più vulnerabili.

I dati aggregati per l'Italia nel 2024 stimano a livello nazionale una perdita strutturale della domanda intorno al 3%, rispetto al 2019, con una popolazione che generalmente continua a prediligere il mezzo privato.

Le aziende di trasporto pubblico, pertanto, hanno operato in questi anni di ripresa dalla pandemia, cercando di mantenere i livelli di servizio stabiliti dai contratti di servizio, che spesso richiedono di garantire un'offerta continua anche in presenza di minore domanda, ed allo stesso tempo, sostenendo costi sempre più elevati per la gestione e manutenzione delle flotte e delle infrastrutture.

La crisi economica, ancora, ha accelerato la transizione verso forme di mobilità più sostenibile, con un significativo incremento sia degli investimenti per l'acquisto di beni strumentali, che di costi ordinari per il mantenimento delle nuove tecnologie.

Allo stesso tempo è sorta la necessità di interpretare le nuove esigenze della popolazione con una domanda di trasporto pubblico e di servizi diversificati che porta verso soluzioni "on demand" o di micro-mobilità da affrontare con strumenti innovativi e diversificazione dell'offerta.

Nel complesso, quindi, la situazione macroeconomica nel 2024 mette in evidenza una serie di sfide per il settore del trasporto pubblico locale. L'evoluzione della domanda di mobilità, la necessità di investire in sostenibilità e digitalizzazione, richiedono un'attenta gestione delle risorse e una pianificazione strategica che sappia bilanciare le esigenze di servizio con la sostenibilità economica. Il settore è chiamato a rispondere in modo flessibile e innovativo, ma le difficoltà economiche globali e nazionali portano incertezza sull'evoluzione futura.

A livello locale, dopo il periodo della pandemia, è ripreso l'utilizzo dei mezzi pubblici ad opera dei pendolari, che si muovono per esigenze di lavoro e studio, della mobilità turistica, ed anche di quella mobilità quotidiana legata alle esigenze di gestione familiare e tempo libero.

Nel 2024 si assiste al recupero quasi completo, in termini di valore dei ricavi da titoli di viaggio, realizzato però con un incremento delle tariffe, rispetto al 2019, dell'11% (a fronte di un'inflazione del 17% circa) e con crescenti sostegni regionali in termini di corrispettivi a copertura degli sconti concessi agli studenti e agli over 65.

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 (energia, ricambistica, prestazioni di terzi e costo del personale), sia per gli investimenti, pianificati dall'azienda per il rinnovo del parco e delle infrastrutture, già definiti fino al 2030.

A sostegno degli investimenti, in mezzi TPL ed infrastrutture, i numerosi provvedimenti regionali, statali ed europei per la transizione ecologica e digitale che permettono di affrontare questa fase evolutiva.

In questo contesto la Vostra società lavora per realizzare gli impegni di gara sottoscritti dal consorzio e continua nell'opera di rinnovamento per la realizzazione degli obiettivi prefissati.

L'azienda è impegnata in un processo di rinnovamento della flotta, con l'introduzione di veicoli elettrici e a idrogeno per ridurre le emissioni e promuovere la sostenibilità. Nel 2024 sono stati messi in servizio 13 nuovi autobus elettrici, con l'obiettivo di avere metà della flotta a batteria entro il 2030. Trieste Trasporti, infine, collabora con enti locali e istituzioni pubbliche e private per migliorare ed ampliare i servizi offerti.

L'esercizio 2024 si è svolto pertanto in un contesto dinamico in cui la società ha saputo, con le proprie competenze tecniche ed organizzative, realizzare le attività pianificate, relative il piano investimenti per la transizione ecologica e l'evoluzione digitale dei sistemi, promuovere nuove produzioni sperimentali, come le linee marittime estive, ed affrontare la realizzazione in urgenza dei lavori per consentire la ripartenza della linea tramviaria.

Le azioni intraprese, in ogni caso, risultano sempre coerenti con gli obiettivi aziendali che guidano lo sviluppo della società, e che comprendono:

- **il miglioramento continuo dei mezzi tpl** avvenuto per un periodo lungo due decenni, dal 2001 al 2020, con un investimento complessivo per Euro 184 milioni.

Nell'attuale 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 255 milioni.

Oltre ai mezzi, si rendono necessari ulteriori investimenti per l'implementazione della rete stimati in Euro 51 milioni.

Per Trieste Trasporti, gli investimenti in mezzi, riguardano l'acquisto di 137 autobus elettrici e di 10 autobus a idrogeno e 23 mezzi diesel, il cui costo complessivo raggiunge circa Euro 84 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 54,39 milioni per la flotta (64,5% 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 gran 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 con un investimento che supera i 5 milioni di euro.
- **La diversificazione ed integrazione dell'offerta di trasporto tpl e di nuovi servizi.** La diversificazione e l'integrazione dell'offerta di trasporto pubblico locale, insieme ai servizi atipici e turistici, sono fondamentali per migliorare l'efficienza e l'attrattività del sistema di trasporto. Lo sviluppo del business prevede, infatti, l'integrazione tariffaria e spaziale, l'interscambio fra diversi operatori; l'offerta di servizi aggiuntivi, la messa a disposizione di informazioni in tempo reale attraverso monitor e piattaforme, la partecipazione alla gestione di eventi.
- **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 corrispettivi messi a disposizione della Regione per studenti e persone over 65.
- **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 obliteratrici EMV come pure APP e piattaforme internazionali per la vendita dei titoli di viaggio ed altri servizi.
- **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 e con i soci per la realizzazione di economie di scala per l'approvvigionamento delle materie prime e forniture ed utilizza le piattaforme messe a disposizione per il MIT per gli acquisti ed investimenti.
- **la redazione del bilancio di sostenibilità** che permetta la misurazione dei progressi realizzati verso gli obiettivi di sostenibilità, attraverso una serie di indicatori di performance, e la comunicazione e condivisione delle politiche aziendali con gli stakeholder, inclusi i dipendenti, i clienti, gli investitori e la comunità. La Vostra azienda già mette in pratica numerose best practice in questo campo con azioni concrete e significative, tuttavia, si è voluto considerare il 2023 come un anno base di riferimento per la prima edizione del bilancio e per la misurazione degli obiettivi futuri.

L'andamento della gestione dell'esercizio 2024 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 2024 evidenzia un significativo incremento rispetto al periodo precedente e ammonta a Euro 82.557 mila (Euro 74.739 mila nel 2023) con una variazione complessiva del 10% in valore pari a Euro 7.817 mila.

All'andamento positivo hanno concorso principalmente: i corrispettivi derivanti dalla vendita di titoli di viaggio e dal contratto di servizio tpl, incrementati nell'esercizio per Euro 4.307 mila, e le contribuzioni ricevute a copertura di costi ordinari, di mancati ricavi relativi al periodo della pandemia e di investimenti per la transizione ecologica, per un maggior valore complessivo, rispetto al 2023, di Euro 3.514 mila.

## I ricavi da trasporto pubblico

Nel 2024 continua il miglioramento nei ricavi di vendita da titoli, con un recupero quasi completo dei valori rilevati nel periodo ante Covid.

Complessivamente, i ricavi dalla vendita da titoli di viaggio raggiungono l'importo di Euro 23.641 mila (Euro 21.963 mila nel 2023) con un incremento del 8%, per un valore di Euro 1.678 mila. L'effetto è dovuto sia all'incremento dei passeggeri, sia 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 al 6,3%, la Regione, con Deliberazione n. 1971 del 20 dicembre 2023, ha riconosciuto la percentuale massima prevista dal contratto di servizio pari al 4%.

Contestualmente l'Amministrazione regionale ha confermato per il 2024 le agevolazioni che riguardano gli abbonamenti scolastici, per studenti residenti in regione, con importo ridotto al 50%, e 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 dalla pandemia, e parzialmente recuperato in questi anni.

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, 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, 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.

Per completezza bisogna ricordare che le vendite del 2024 non hanno beneficiato di agevolazioni quali il "bonus trasporti" presente negli anni della pandemia.

Per una migliore comprensione dell'andamento dei ricavi derivanti da titoli di viaggio, si allegano i dati relativi agli anni 2019-2024, ai quali è stato aggiunto il valore dei corrispettivi sui titoli a carico dell'Amministrazione Regionale.

Titoli di viaggio	%	2024-23	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2024-19	%
BIGLIETTI	6%	543	9.358	8.815	7.977	7.068	6.315	9.828	- 469	-5%
Abbonamenti quindicinali	4%	12	338	326	305	281	278	458	- 119	-26%
Abbonamenti mensili	-7%	- 390	5.261	5.652	6.150	5.663	5.809	9.732	-4.471	-46%
Abbonamenti scolastici + corrisp.50%	17%	534	3.610	3.076	2.439	1.706	1.260	922	2.688	292%
Abb annuali e semestrali + corrisp 50% over 65	24%	846	4.312	3.466	1.309	1.241	2.172	2.305	2.007	87%
Abbonamenti agevolati	15%	4	31	27	23	24	25	29	2	6%
Biglietti servizio marittimo	24%	137	715	578	474	351	213	401	314	78%
Tesserini d'identità	-36%	- 9	15	24	31	45	44	35	- 20	-57%
Altri titoli (voucher)	-	-	-	-	-	1	-300	17	-	-
<b>Totale ricavi per titoli di viaggio</b>	<b>8%</b>	<b>1.678</b>	<b>23.641</b>	<b>21.963</b>	<b>18.708</b>	<b>16.381</b>	<b>15.817</b>	<b>23.726</b>	<b>- 85</b>	<b>0%</b>
di cui corrispettivi regionali su titoli			1.920	1.356	1.102	773	327	33		

## 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 2024, il valore deliberato dalla Regione a favore della TPL FVG, per la quota spettante a Trieste Trasporti, secondo regolamento consortile, ammonta a Euro 46.853 mila (Euro 45.490 mila nel 2023).

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 2023, pari al 3,5%, con un incremento in valore pari a 1.365 mila Euro.

Il corrispettivo si incrementa nel 2024 in relazione alle sperimentazioni aggiuntive che hanno riguardato il marittimo: la linea Trieste – Miramar, sostenuta con contributo regionale assegnato al Comune di Trieste per Euro 566 mila e le linee Trieste – Monfalcone e Trieste – Sistiana (prolungamento) incluse nel contratto di servizio con un corrispettivo valutato a bilancio per Euro 371 mila.

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 2024 per circa Euro 304 mila.

Nel 2024, inoltre, sono state definite le rendicontazioni del corrispettivo di servizio 2023 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 2023, 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.

Ulteriori penali per complessivi Euro199 mila, a carico della Trieste Trasporti, riguardano la rete di vendita, per il mancato raggiungimento del numero di punti vendita previsti a livello regionale, ed alcuni eventi di mancata puntualità ed affidabilità del servizio. Anche nel 2023 il corrispettivo è stato ridotto per il mancato esercizio della linea tramviaria.

Allo stesso modo per il 2024 la voce di bilancio del corrispettivo di servizio tiene conto delle rettifiche operate a seguito delle rendicontazioni annuali provvisorie cui si sommano i servizi aggiuntivi effettuati. Tenuto conto di tali valori la voce incide nel conto economico per Euro 47.578 mila (Euro 44.949 mila nel 2023) con un incremento del 6% rispetto all'esercizio precedente, di cui il 3% legato alla rivalutazione del corrispettivo di gara operata dalla Regione e la restante parte legata alle nuove linee implementate.

## **Altri ricavi e proventi**

### **Contributi in conto esercizio e conto impianti**

Le voci preponderanti riguardano contributi le contribuzioni sui rinnovi pregressi CCNL che vanno dal 2002 al 2007 per 3.724 mila. Nell'esercizio si incassano le quote di competenza 2021 relative alle leggi 58/2005 ed 296/2006 nonché la legge 47/2004 di competenza 2023.

Nel 2024 si sono incassate quote di contribuzioni relative al periodo pandemico, come la quinta tranche relativa ai contributi a ristoro per mancati ricavi per Euro 2.540 mila ed Euro 172 mila dispositivi di bordo per la disinfezione dell'aria (pellicole fotocatalitiche e filtri).

Altre contribuzioni riguardano la copertura di nuove implementazioni e di investimenti in beni strumentali: Euro 635 mila riguardano la prima quota del 10% finanziamento complessivo assegnato sull'acquisto dei 13 autobus elettrici BEV, allocata al presente bilancio in ragione della quota di ammortamento; Euro 490 mila, prima tranche di contributo regionale per lo sviluppo di una piattaforma di vendita Glimble per la realizzazione di un'offerta diversificata di servizi secondo una logica MAAS.

### **Ricavi accessori**

Il secondo gruppo riguarda le attività accessorie di tpl che ammontano per l'esercizio a Euro 3.622 mila (Euro 3.452 mila nel 2023) 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 e le agevolazioni, è proseguita l'attività di controllo a bordo con l'emissione di 22.520 sanzioni (21.273 nel 2023). A ciò si aggiunge l'attività di recupero del credito svolta attraverso una società esterna. Complessivamente risultano ricavi a bilancio per circa Euro 657 mila (Euro 699 mila nel 2023) oltre a incassi di crediti sorti nel periodo 2018-2020 per Euro 55 mila .

Nell'esercizio 2024, a fronte dell'acquisto di nuovi mezzi, si è provveduto alla vendita di 4 mezzi usati con una plusvalenza realizzata per Euro 97 mila (Euro 614 mila nel 2023), mentre 7 mezzi sono stati venduti nei primi mesi del 2025.

I risarcimenti danni per sinistri attivi sono positivi per Euro 350 mila (Euro 330 mila nel 2023).

I ricavi pubblicitari, ridotti in modo significativo durante la pandemia, sono iscritti per Euro 259 mila nel presente bilancio (Euro 252 mila nel 2023), 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 e a fornitori terzi, per complessivi Euro 1.210 mila (Euro 1,056 mila nel 2023).

Infine, si registrano sopravvenienze attive a regolazione di partite relative ad anni precedenti Euro 689 mila (Euro 449 mila nel 2023) fra le quali l'incasso del corrispettivo per il prolungamento della linea marittima Trieste – Muggia fino a Boa Acquario per Euro 276 mila, il conguaglio positivo sul contributo al consorzio TPL FVG 2023 per Euro 185 mila, il rilascio di fondi oneri relativi a contenziosi per Euro 142 mila ed altre partite minori.

### **Costi della produzione**

I costi della produzione ammontano a Euro 75.578 mila (Euro 71.418 mila nel 2023) con un incremento complessivo del 6%, inclusi gli accantonamenti previsti per fondi rischi ed oneri.

La piena ripresa dell'attività e l'inflazione generalizzata causata dalle crisi internazionali hanno portato maggiori costi per gli acquisti di energia, materiali, servizi con uno spostamento verso l'alto della curva dei costi rispetto al periodo ante Covid.

A ciò si aggiungono i notevoli investimenti in essere per la transizione ecologica e per l'evoluzione digitale dei sistemi di vendita e degli apparati interni, oltre ai costi ordinari per il buon funzionamento degli impianti ed infrastrutture in generale e nel rispetto delle norme di sicurezza e sostenibilità ESG.

La voce consumi di materie prime complessivamente si incrementa dell'1% con una riduzione del valore della trazione del 6% ed un aumento del valore dei consumi di ricambi e materiali del 24%.

Nello specifico il costo della trazione si riallinea leggermente, rispetto ai valori massimi con un valore di bilancio pari a Euro 7.188 mila (€ 7.608 nel 2023), importo già ridotto del contributo sull'accisa pagata (Euro/lt 0,21).

La riduzione del 6% è attribuibile sostanzialmente al prezzo che aveva raggiunto il valore di 1,37 Euro/lt nel 2022, 1,19 Euro/lt nel 2023 e scende ulteriormente a 1,11 Euro/lt nel 2024.

Nel 2019 il costo della trazione valeva Euro 5.637 mila, pertanto nel 2024 permane un valore più elevato del 34% rispetto ai valori precedenti al periodo pandemico e alla crisi energetica (+€ 1.551 mila).

I costi per acquisti di ricambi e materiali valgono nell'esercizio Euro 2.655 mila con un incremento del 24% rispetto all'esercizio precedente (Euro 2.145 mila nel 2023, che già si incrementava del 21% rispetto al 2022). Le variazioni principali si riscontrano sulle manutenzioni dei mezzi tpl, per incrementi nei prezzi dei ricambi e materiali, nonché per l'incremento dell'anzianità del parco dovuta ai ritardi nelle forniture dei mezzi nel periodo Covid.

Stante l'allungamento della vita utile dei mezzi tpl, le manutenzioni, riguardano come sempre le attività ordinarie, ma anche, la sostituzione o rigenerazione di parti importanti del motore, cui si aggiungono le manutenzioni sulle attrezzature di bordo e le attività di montaggio e smontaggio delle stesse in occasione del turnover dei mezzi.

Le manutenzioni ed i lavori sugli impianti e sulle infrastrutture ammontano a Euro 2.239 mila (Euro 1.713 mila nel 2023) con un incremento del 31% ed includono i costi per la buona manutenzione degli edifici e di apparati hardware e software, cui si aggiungono costi per la realizzazione della piattaforma digitale Glimble per la vendita di servizi diversi con una spesa di circa Euro 450 mila, finanziata dall'Amministrazione Regionale con una prima tranche del contributo a copertura dei costi.

Gli acquisti di servizi (escluse le manutenzioni) ammontano a Euro € 15.328 mila (Euro 12.464 nel 2023) con un incremento del 23%.

La variazione che ammonta a Euro 2.864 mila, è legata principalmente all'implementazione delle nuove linee estive marittime sperimentali Trieste – Miramar e Trieste – Monfalcone per Euro 1.860 mila che per l'incremento delle attività tpl gomma in subaffidamento per Euro 385 mila, la restante parte riguarda consulenze tecniche per i progetti e costi da rifattare a terzi.

I costi per godimento beni di terzi ammontano a Euro 1.015 mila (Euro 797 mila nel 2023) con un aumento pari al 27% rispetto all'esercizio precedente. L'incremento più significativo si riferisce a canoni relativi a apparati hardware e software per Euro 194 mila, ulteriori voci riguardano i canoni di noleggio dei moli per le linee estive marittime ed il noleggio delle vetture aziendali.

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 complessivo del personale registra Euro 37.207 mila (Euro 37.865 mila nel 2023), un decremento pari a circa Euro 657 mila. Tale differenza è attribuibile alla erogazione una tantum di un premio straordinario avvenuta nel 2023 (finanziata dall'Amministrazione Regionale) per lo sforzo profuso dai dipendenti, nel periodo della pandemia ed a ristoro dell'inflazione, per un complessivo lordo di € 956 mila, cui si aggiungevano gli oneri diretti sostenuti a carico dell'azienda.

Al netto di tale erogazione straordinaria il costo del personale include quanto previsto dall'applicazione del contratto nazionale, degli accordi aziendali e delle normative vigenti.

Per quanto riguarda la parte fissa retributiva, risulta regolata dalle previsioni del CCNL Autoferrotramvieri, per il biennio 2022-2023, scaduto al 31 dicembre 2023. Nel dicembre 2024 le parti hanno firmato un accordo per il rinnovo con un incremento medio di valore del 13% sulle retribuzioni, suddiviso in due tranches: la prima, di 100 euro, da erogarsi nel 2025 e la seconda, anch'essa di 100 euro, è prevista nel 2026.

Inoltre, si prevede un trattamento integrativo di 40 euro al mese, subordinato alla definizione di accordi aziendali che migliorino la conciliazione tra vita privata e lavoro. In assenza di tali accordi, l'importo sarà ridotto a 20 euro al mese, convertibili in due giornate di permesso retribuito.

Per coprire l'annualità 2024, periodo di vacanza contrattuale, è stato accordato un bonus una tantum di 500 euro in erogazione nel mese di marzo 2025.

Per finanziare il rinnovo, il governo è intervenuto a garantire la copertura finanziaria dell'accordo attraverso un decreto legislativo che prevede il riordino delle accise su gasolio e benzina, misura che si prevede possa garantire circa 500 milioni di euro in tre anni.

In considerazione delle previsioni contrattuali, alla redazione di questo bilancio si è tenuto conto dell'accordo sottoscritto fra le parti per le previsioni che riguardano la competenza 2024 ovvero l'una tantum di Euro 500 a persona al parametro 175. Tale previsione porta un costo stimabile in circa Euro 516 mila.

Per quanto riguarda l'applicazione degli accordi di secondo livello, nel 2024 si applica l'accordo per il PDR firmato nel 2023. L'accordo prevede la riformulazione del premio di risultato, erogato storicamente nell'anno successivo, con la previsione di quattro erogazioni già nell'anno di competenza al raggiungimento di particolari obiettivi. Nella fattispecie: due premialità semestrali per il riconoscimento dell'obiettivo "zero assenze" e due erogazioni sotto forma di welfare al raggiungimento di determinati risultati economici aziendali.

Sono inclusi ancora nei costi del personale i premi MBO che saranno erogati nell'aprile 2025, le ferie maturate al 31/12/2024, non fruita, 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 655 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 negli anni precedenti.

Costanti 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.

#### **Adeguato assetto organizzativo, contabile, amministrativo (D.Lgs. n. 14/2019)**

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.

**Sintesi del bilancio (dati in Euro)**

	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022
Ricavi	82.556.633	74.739.260	70.644.192
Margine operativo lordo (MOL o Ebitda)	4.709.352	3.387.800	2.770.174
Reddito operativo (MON o Ebit)	6.979.035	3.321.727	1.769.496
Utile (perdita) d'esercizio	6.757.411	2.963.715	1.590.286
Attività fisse	37.776.003	30.425.762	32.750.144
Patrimonio netto complessivo	34.704.506	30.910.535	29.034.823
Posizione finanziaria netta	29.052.509	26.492.737	22.082.636

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.

	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022
Valore della produzione	82.556.633	74.739.260	70.644.192
Margine operativo lordo	4.709.352	3.387.800	2.770.174
Risultato prima delle imposte	7.319.446	3.197.151	1.629.355

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):

	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Ricavi netti	71.780.672	67.335.510	4.445.162
Costi esterni	29.867.394	26.082.984	3.784.410
<b>Valore Aggiunto</b>	<b>41.913.278</b>	<b>41.252.526</b>	<b>660.752</b>
Costo del lavoro	37.203.926	37.864.726	(660.800)
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>4.709.352</b>	<b>3.387.800</b>	<b>1.321.552</b>
Ammortamenti, svalutazioni ed altri accantonamenti	8.506.278	7.469.823	1.036.455
<b>Risultato Operativo</b>	<b>(3.796.926)</b>	<b>(4.082.023)</b>	<b>285.097</b>
Proventi non caratteristici	10.775.961	7.403.750	3.372.211
Proventi e oneri finanziari	340.411	(124.576)	464.987
<b>Risultato Ordinario</b>	<b>7.319.446</b>	<b>3.197.151</b>	<b>4.122.295</b>
Rivalutazioni e svalutazioni			
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>7.319.446</b>	<b>3.197.151</b>	<b>4.122.295</b>
Imposte sul reddito	562.035	233.436	328.599
<b>Risultato netto</b>	<b>6.757.411</b>	<b>2.963.715</b>	<b>3.793.696</b>

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.

	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022
ROE netto	0,24	0,11	0,06
ROE lordo	0,26	0,11	0,06
ROI	0,08	0,04	0,02
ROS	0,10	0,05	0,03

Gli indici si confermano positivi con una certa variabilità in relazione ai significativi miglioramenti dopo il periodo pandemico.

### Principali dati patrimoniali

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

	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	445.548	599.969	(154.421)
Immobilizzazioni materiali nette	32.370.455	29.534.872	2.835.583
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	4.960.000	25.000	4.935.000
<b>Capitale immobilizzato</b>	<b>37.776.003</b>	<b>30.159.841</b>	<b>7.616.162</b>
Rimanenze di magazzino	886.061	760.677	125.384
Crediti verso Clienti	1.487.652	2.587.066	(1.099.414)
Altri crediti	15.451.197	12.365.012	3.086.185
Ratei e risconti attivi	142.659	82.978	59.681
<b>Attività d'esercizio a breve termine</b>	<b>17.967.569</b>	<b>15.795.733</b>	<b>2.171.836</b>
Debiti verso fornitori	6.219.170	4.253.461	1.965.709
Acconti			
Debiti tributari e previdenziali	2.311.960	2.042.064	269.896
Altri debiti	4.936.035	11.846.025	(6.909.990)
Ratei e risconti passivi	17.418.442	4.649.249	12.769.193
<b>Passività d'esercizio a breve termine</b>	<b>30.885.607</b>	<b>22.790.799</b>	<b>8.094.808</b>
<b>Capitale d'esercizio netto</b>	<b>(12.918.038)</b>	<b>(6.995.066)</b>	<b>(5.922.972)</b>
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	3.043.509	3.480.055	(436.546)
Debiti tributari e previdenziali (oltre l'esercizio successivo)			
Altre passività a medio e lungo termine	16.162.459	15.266.922	895.537
<b>Passività a medio lungo termine</b>	<b>19.205.968</b>	<b>18.746.977</b>	<b>458.991</b>
<b>Capitale investito</b>	<b>5.651.997</b>	<b>4.417.798</b>	<b>1.234.199</b>
Patrimonio netto	(34.704.506)	(30.910.535)	(3.793.971)
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	(5.640.827)	(6.348.124)	707.297
Posizione finanziaria netta a breve termine	34.693.336	32.840.861	1.852.475
<b>Mezzi propri e indebitamento finanziario netto</b>	<b>(5.651.997)</b>	<b>(4.417.798)</b>	<b>(1.234.199)</b>

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 alle modalità di finanziamento degli impieghi a medio/lungo termine che alla composizione delle fonti di finanziamento, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022
Margine primario di struttura	(3.071.497)	484.773	(3.715.321)
Quoziente primario di struttura	0,92	1,02	0,89
Margine secondario di struttura	21.775.298	25.845.795	24.575.891
Quoziente secondario di struttura	1,58	1,85	1,75

I seguenti indici di bilancio (indici di rotazione) completano l'informativa riguardo all'efficienza patrimoniale:

	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022
Rotazione delle rimanenze	33	28	28
Rotazione dei crediti	75	70	56
Rotazione dei debiti	78	145	116

*indici espressi in giorni*

### Principali dati finanziari

La posizione finanziaria netta al 31/12/2024, era la seguente (in Euro):

	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Depositi bancari	35.616.501	33.698.428	1.918.073
Denaro e altri valori in cassa	50.054	100.170	(50.116)
<b>Disponibilità liquide</b>	<b>35.666.555</b>	<b>33.798.598</b>	<b>1.867.957</b>

### 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	973.219	957.737	15.482
Crediti finanziari			
<b>Debiti finanziari a breve termine</b>	<b>973.219</b>	<b>957.737</b>	<b>15.482</b>

<b>Posizione finanziaria netta a breve termine</b>	<b>34.693.336</b>	<b>32.840.861</b>	<b>1.852.475</b>
--	-------------------	-------------------	------------------

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	5.640.827	6.614.045	(973.218)
Crediti finanziari		(265.921)	265.921
<b>Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine</b>	<b>(5.640.827)</b>	<b>(6.348.124)</b>	<b>707.297</b>
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>29.052.509</b>	<b>26.492.737</b>	<b>2.559.772</b>

Il margine di tesoreria della società è di seguito evidenziato:

	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022
Margine di tesoreria	32.920.108	25.085.118	23.794.172

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.

	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022
Liquidità primaria	2,66	2,06	2,33
Liquidità secondaria	2,70	2,09	2,37
Indebitamento	0,67	0,94	0,92
Tasso di copertura degli immobilizzi	1,15	1,35	1,24

\*2024 non ricompresi i risconti ml

## Investimenti

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

Immobilizzazioni	Acquisizioni dell'esercizio
Terreni e fabbricati	47.802
Impianti e macchinari	279.271
Attrezzature industriali e commerciali	110.225
Altri beni	8.400.206

Nel 2024, l'investimento più significativo riguarda l'acquisto di 13 autobus elettrici per Euro 6.630 mila, finanziati con fondi con fondi PNRR destinati al Comune di Trieste.

Inoltre, sono stati consegnati 5 autobus diesel per Euro 1.293 mila come ultima tranche 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 e gli ultimi mezzi a fine 2024.

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.

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.

Gli importi capitalizzati nell'esercizio per queste attività ammontano a circa Euro 900 mila. Gli importi più significativi: Euro 412 mila sistemi hardware e infomobilità, Euro 279 mila per impianti, Euro 110 mila per attrezzature industriali, Euro 48 mila per un terreno destinato all'installazione delle colonnine per la trazione

degli autobus elettrici.

### Attività di trasporto pubblico locale

	2024	2023	2022
Flotta autobus	285	271	271
Vetture tranviarie	6	6	6
Pullman GT	4	4	7
Scuolabus	10	8	8
Produzione effettiva T.P.L. (km)	13.902.960	13.720.254	13.676.393
Di cui servizi TPL	13.788.700	13.559.197	13.501.596
Di cui servizi atipici e noleggi	114.260	161.057	174.797
Passeggeri trasportati T.P.L.	67.950.487	66.141.498	57.018.333
Passeggeri trasportati marittimo	209.195	177.413	156.661
di cui Trieste-Barcola-Grignano-Sistiana	39.792	30.113	30.028
Trieste-Muggia	152.046	147.300	126.633
Trieste - Miramare	9.244		
Trieste-Monfalcone	6.113		

AUTOBUS	2024	2023	2022
Flotta al 31/12	285*	271	271
Autobus dotati di pedana	100%	100%	100%
Motori EEV	17,89%	26%	27%
Motori EURO 6	77,54%	80%	73%
Aria condizionata autista	4,56%	100%	100%
Aria condizionata integrale	100%	100%	100%
Indicatore di linea a led luminosi	100%	100%	100%

\* L'incremento è dovuto ad un ritardo delle dismissioni di 11 veicoli usati e ad un incremento della flotta di 3 mezzi per garantire la dovuta scorta ai mezzi elettrici che garantiscono meno autonomia dei mezzi diesel.

#### Trasporto pubblico locale - servizio urbano gomma

Nel corso del 2024 il servizio di trasporto pubblico si è svolto garantendo i consueti standard di qualità, puntualità ed affidabilità.

Durante l'anno 2024, 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:

- Miglioramento dei collegamenti fra centro città e l'altipiano, con incremento dei servizi dedicati all'utenza diretta ad Elettra ed Area di ricerca (linee 51) e il prolungamento della linea 64 fino a Femetti;
- Miglioramento dei cadenzamenti per le linee frequentate dagli studenti verso l'Università nuova (linea 17 e 17/) e con l'adeguamento del servizio agli orari dei plessi scolastici, con particolare attenzione ai collegamenti fra la città e l'altipiano (4, 22, 42, 43, 44, 39/);
- Adeguamento dei tempi di percorrenza della linea 21 per il collegamento di alcune zone periferiche al centro città e alla stazione ferroviaria;
- Incremento dei servizi estivi: per la linea 20, che già costituisce asse portante dei collegamenti fra Muggia, periferia Est, città, stazione ferroviaria, con prolungamento durante il periodo estivo fino a Barcola passando all'interno di Porto Vivo; per la linea 7 che collega Muggia con le spiagge limitrofe fino a raggiungere il confine con la Slovenia.

Oltre ai servizi contrattualizzati per il trasporto pubblico si aggiungono corse supplementari, in occasione di eventi sportivi di particolare rilievo, quali la Corsa della Bora, la Barcolana e la Trieste Half Marathon ed eventi pubblici come la visita del Pontefice, la Riunione Ministeriale del G7 ed altre iniziative nazionali ed internazionali.

L'offerta si completa con il servizio notturno.

Già nel 2023 si è dato l'avvio di un servizio flessibile notturno in ambito cittadino chiamato NOTTURNO – TSONDEMAND e, nel 2024, è stato esteso ad ulteriori aree della città.

L'iniziativa sembra aver avuto un impatto molto positivo sulla mobilità cittadina, rispondendo a un bisogno crescente da parte della popolazione, in particolare degli studenti e dei giovani. Grazie alla collaborazione tra Tpl Fvg, Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia e l'Università degli Studi di Trieste, si è potuto rispondere in modo mirato alle necessità di trasporto durante la notte. Il servizio ha dimostrato di essere in grado di soddisfare anche un numero elevato di richieste, gestendo anche picchi di oltre 350 passeggeri per notte.

La pianificazione e l'implementazione del servizio, che include la distribuzione delle fermate in zone strategiche e l'ampliamento dell'area di copertura nel 2024, sembra essere stata ben pensata per soddisfare le diverse esigenze della clientela. Questo tipo di servizio, che risponde direttamente ai bisogni degli utenti, non solo migliora la mobilità notturna, ma contribuisce anche a una città più sicura e accessibile, soprattutto in occasioni di eventi ad alta affluenza.

Inoltre, l'importanza delle campagne di promozione è evidente, in quanto hanno portato alla luce nuove necessità, facendo emergere la richiesta di espansione del servizio stesso, il che indica un buon livello di soddisfazione da parte degli utenti.

Continuano i progetti per aumentare l'efficienza, l'efficacia e la qualità dei servizi, che riguardano in particolare:

- Il miglioramento della regolarità del servizio, con una continua revisione dei tempi di passaggio alle fermate, adeguando gli orari teorici ed importanti riduzioni delle anomalie, anche al fine di contenere le potenziali penalità previste dal contratto di servizio;
- la formazione permanente degli autisti attraverso il progetto "Driving Arriva", promosso dal gruppo Arriva per la formazione di tutto il personale conducente verso una guida ecologica e sicura e sostenibile con la misurazione degli effetti sui consumi e sullo stile di guida, attraverso dispositivi "Tom Tom" installati a bordo veicoli. Nel dettaglio, 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.

### **Trasporto pubblico locale - Trenovia Trieste - Opicina**

Nel 2024, la storica tranvia Trieste-Opicina ha intrapreso un percorso di ristrutturazione e riattivazione, culminato con la ripresa del servizio il 1° febbraio 2025. Dopo l'incidente del 16 agosto 2016, che aveva causato la sospensione del servizio, sono stati effettuati lavori di manutenzione e ammodernamento per garantire la sicurezza e l'efficienza della linea.

La riapertura del servizio rappresenta un importante passo per il trasporto pubblico triestino e un ritorno a una tradizione storica che collega il centro città all'altopiano del Carso.

Un percorso lungo e accidentato che è arrivato a positiva conclusione con il nulla osta rilasciato da ANSFISA, una volta effettuati tutti i numerosi passaggi necessari per rimettere in funzione il collegamento nel rispetto di tutte le prerogative di sicurezza.

Le attività propedeutiche all'avvio, principalmente in carico al Comune di Trieste, hanno interessato importanti lavori come, ad esempio, il rinnovo del vetusto armamento, le verifiche e prove di sicurezza sugli scambi, la segnaletica per gli attraversamenti e le nuove banchine per le fermate.

Fondamentale per la buona riuscita dell'impresa la costituzione di un gruppo di lavoro "interforze" che ha unito professionalità di tecnici appartenenti a diverse realtà che in 11 riunioni, tra marzo e settembre 2024, hanno emanato le linee guida per questa tramvia urbana a scartamento ridotto.

Il nuovo e moderno regolamento di esercizio ha introdotto concetti di gestione della sicurezza che rappresentano un riferimento per un nuovo modo di fare sicurezza mutuato dal mondo ferroviario.

Le numerose verifiche svolte dal personale ANSFISA negli ultimi due mesi hanno permesso di formare anche nuovi macchinisti e di collaudare rotabili fermi da anni.

In ultimo con il completamento dell'installazione dei nuovi sistemi frenanti, saranno progressivamente messe in servizio anche le altre vetture per intensificare le corse quotidiane e consentire l'utilizzo della tramvia alla massima potenzialità.

Con la definitiva autorizzazione dell'ente di controllo Ansfisa e della Regione FVG è stato possibile riprendere il servizio tramviario a partire da sabato 1° febbraio 2025.

### **Trasporto pubblico locale - Servizio Marittimo**

Nel corso del 2024 la Società ha continuato a svolgere le linee marittime previste nel contratto di servizio, Trieste - Muggia e Trieste – Sistiana, mediante il contratto di subaffidamento stipulato con la società Delfino Verde Navigazione Srl nel 2021, strutturato 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 che si estende per il periodo 2021 – 2026, con riserva di proroga fino al 10 giugno 2030 scadenza naturale del Contratto di servizio, per un corrispettivo complessivo pari a € 1.280.000/anno (+

rivalutazione media annuale, indice ISTAT FOI del 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 un totale di 6.649 corse (183 sono, invece, state quelle soppresses causa forza maggiore e 15 aggiunte per eventi). I ricavi da titoli di viaggio sono ammontati a € 470.000 circa.
- **Linea Trieste - Sistiana (stagionale – estesa ad un nuovo periodo 1 maggio – 12 ottobre):** la linea ha svolto un totale di 1.253 corse (67 sono invece state quelle soppresses causa forza maggiore). I ricavi da titoli di viaggio sono ammontati a € 170.000 circa.

Inoltre, nel 2024 – in conseguenza dei finanziamenti emessi dall'Assessorato Regionale alle Infrastrutture e Territorio – si è dato corso a due servizi tpl aggiuntivi:

- **Linea Trieste – Monfalcone (periodo 4 giugno – 30 settembre):** il servizio è stato svolto dalla Delfino Verde Navigazione Srl per un costo complessivo di € 1.309 mila. La linea ha svolto complessivamente 687 corse (27 sono invece state quelle soppresses causa forza maggiore), con un totale di circa 5.000 passeggeri trasportati. I ricavi da titoli di viaggio sono ammontati a € 39.000 circa.
- **Linea Trieste – Grignano (Miramar) (periodo 1 luglio – 29 settembre):** il servizio è stato svolto dalla Delfino Verde Navigazione Srl per un costo complessivo di € 554 mila circa. La linea ha svolto complessivamente 427 corse (28 sono invece state quelle soppresses causa forza maggiore), con un totale di circa 30.000 passeggeri trasportati (presenze a bordo per singola tratta). I ricavi da titoli di viaggio sono ammontati a € 37.500 circa.

Nel 2024, i servizi marittimi di trasporto pubblico locale sono stati erogati in conformità con gli impegni previsti nel contratto di subaffidamento, con una gestione che ha tenuto conto delle difficoltà logistiche legate a eventi di forza maggiore, ma ha comunque garantito una buona copertura e una significativa partecipazione di passeggeri.

Le linee operanti e i servizi aggiuntivi finanziati dalla Regione hanno contribuito a consolidare la rete di trasporto pubblico marittimo, con ricavi complessivi che, pur variando in base al tipo di servizio, hanno contribuito al buon andamento economico della gestione complessiva del contratto.

La Società continuerà a monitorare l'andamento dei servizi e a collaborare con gli enti competenti per ottimizzare la gestione e garantire una migliore efficienza anche nelle prossime stagioni.

Le linee operanti e i servizi aggiuntivi finanziati dalla Regione hanno contribuito a consolidare la rete di trasporto pubblico marittimo, con ricavi complessivi che, pur variando in base al tipo di servizio, hanno contribuito al buon andamento economico della gestione complessiva del contratto.

La Società continuerà a monitorare l'andamento dei servizi e a collaborare con gli enti competenti per ottimizzare la gestione e garantire una migliore efficienza anche nelle prossime stagioni.

## I servizi di trasporto diversificati: scuolabus, turistico, bikesharing

Nel corso del 2024, la vostra società si è impegnata a potenziare e diversificare i servizi di trasporto, sia per la popolazione locale che per i turisti che scelgono di visitare il territorio. L'obiettivo è offrire soluzioni di mobilità sempre più accessibili, sostenibili e adatte alle diverse esigenze.

### Scuolabus

Lo scuolabus è un mezzo di trasporto fondamentale per molti bambini e famiglie, assolve, infatti, alla necessità di spostamento casa – scuola, in sicurezza, riducendo anche l’impatto sul traffico sostituendo il mezzo privato.

Nel 2024, gli scuolabus sono stati utilizzati assiduamente durante tutto l’esercizio: nei mesi invernali hanno supportato i trasporti scolastici, mentre nei mesi estivi sono stati utilizzati per il trasporto dei ragazzi iscritti ai ricreatori triestini, assicurando una presenza costante e una qualità del servizio elevata in tutte le stagioni. A queste attività continuative si sono aggiunte poi le richieste per servizi di noleggio.

### **Attività turistiche**

Nel corso del 2024 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. Il fatturato, nel complesso, è stato di circa € 900.000. Nel corso dell’esercizio si è man mano orientato verso un’impostazione gestionale diversa per consentire di poter svolgere le attività di Noleggio GT mediante risorse proprie ed assumendo pertanto una maggior autonomia, mantenendo comunque la concessione del servizio Hoptour che verrà invece gestito mediante veicoli di proprietà di Yestour.

Il servizio di Hop-on Hop-off registra un’affluenza notevole, con picchi di frequentazione soprattutto durante il periodo estivo. Inoltre, l’attività di noleggio ha visto il rafforzamento delle collaborazioni con l’Unione Sportiva Triestina Calcio e con le crociere, consolidando ulteriormente la presenza sul territorio.

Tra le nuove iniziative intraprese, va evidenziata la stipula di un Protocollo di intesa con il Museo Miramare avente l’obiettivo di condividere l’interesse comune della mobilità ed in particolare della necessità di promuovere la mobilità sostenibile e l’accessibilità culturale. Nel contesto di tale Protocollo, sono stati quindi sottoscritti due Accordi, aventi ad oggetto rispettivamente il parcheggio di proprietà del Museo ed il servizio di trasporto mediante navette elettriche all’interno del parco.

### **Bike sharing**

A seguito di una gara triennale indetta dal Comune di Trieste nel 2022, la vostra società gestisce in concessione il servizio di bike sharing a partire dal 1° novembre 2022. In precedenza, dal marzo 2021, il servizio era stato svolto in modalità sperimentale dalla stessa società, con proroghe successive.

Il servizio di bike sharing è stato ampliato nel 2024 e si compone attualmente di 238 biciclette distribuite su 24 ciclostazioni con 348 colonnine per il parcheggio delle biciclette.

Inoltre, il 15 giugno 2024 si è tenuto il primo BiTS Bike Day, un evento volto a promuovere l’uso delle biciclette in città. Questi sviluppi indicano un impegno continuo nell’espansione e nel miglioramento del servizio di bike sharing a Trieste nel corso dell’anno.

L’impegno nell’esercizio ha coinvolto anche le attività di marketing e comunicazione, con un upgrade grafico e un evento in Piazza Unità, che ha ottenuto grande partecipazione e visibilità sui media e sui social. Questi interventi hanno portato a un incremento nell’uso del servizio, con circa 8.500 clienti e ricavi di 38.500 euro (+83%).

## **Pubblicità marketing e comunicazione**

### **Pubblicità**

Trieste Trasporti offre diverse soluzioni per la pubblicità a bordo dei suoi autobus, prevedendo opzioni quali pellicolature laterali, posteriori, integrali, nonché spazi sui monitor a bordo e tramite il Wi-fi.

Tra i contratti pubblicitari 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 € 240.000).

Il 2024, inoltre, ha sancito l’avvio di una procedura strutturata relativa alla concessione pubblicitaria relativa ai monitor ed al wi-fi di bordo (il partner è GAP) con la definizione di un ricavo minimo garantito. Confermato il buon potenziale economico con un fatturato complessivo pari a circa € 35.000.

Tali monitor, bifacciali e da 18,5 pollici, forniscono inoltre informazioni in tempo reale sul servizio di trasporto pubblico, orari, coincidenze, prossime fermate, indicazioni turistiche e messaggi pubblicitari.

## Marketing e comunicazione

Nel contesto del marketing, l’App MyTT ha registrato un notevole incremento nelle registrazioni (+37%) e nelle attivazioni del sistema premiale (+29%), a testimonianza di un crescente coinvolgimento e interesse da parte degli utenti.

Un altro contributo importante riguarda il progetto MAAS Glimble, piattaforma che prevede l’integrazione di molteplici servizi legati al concetto di mobilità accessibili grazie ad un unico canale digitale

Nel 2024, la presenza di Trieste Trasporti sui social media (Facebook, Instagram, X, LinkedIn e YouTube) si è consolidata, con una crescita del 20% su Instagram e del 31% su Facebook, e circa 500 mila interazioni complessive.

Sul fronte della comunicazione interna, è proseguito il percorso avviato nel 2022, con aggiornamenti periodici per i dipendenti tramite newsletter e sportelli informativi.

Sono state distribuite la nuova Beck’s Map della rete di Trieste Trasporti e le mappe del bike sharing BiTS, diffuse in migliaia di copie nei principali punti informativi ed eventi cittadini.

Inoltre, è stata realizzata e pubblicata su tutti i canali digitali la nuova mappa dei servizi marittimi, poi distribuita in formato cartaceo nell’area tra Trieste, Sistiana e Monfalcone, presso infopoint, strutture ricettive e musei.

Le principali attività di comunicazione che hanno caratterizzato il 2024 sono state:

- **Il programma di fidelizzazione MyTT:** è stata promossa la collaborazione con il Trieste Science+Fiction Festival ed è stato sponsor e mobility partner della mostra Van Gogh. Inoltre, MyTT ha premiato Triestecinema come miglior partner dell’anno.
- **Il lancio della linea marittima Miramar,** accompagnato da un evento inaugurale con conferenza stampa e un contest fotografico sui social.
- **Il servizio a chiamata Notturmo,** dedicato al trasporto pubblico notturno a Trieste. Il primo anniversario del servizio è stato celebrato con un evento che includeva una conferenza stampa, un aperitivo e un DJ set, con l’obiettivo di aumentarne la visibilità.
- **L’evento BiTS Bike Day,** dedicato al servizio di bike sharing, che si è svolto in Scala Reale, davanti a piazza Unità. L’iniziativa ha visto la distribuzione di abbonamenti annuali gratuiti, giochi, gadget e materiale informativo, con l’obiettivo di promuovere il servizio, registrando 236 nuovi iscritti.
- Le attività in occasione della **Settimana Europea della Mobilità**, che hanno compreso tre eventi principali: il talk “Argonauti: Un Viaggio per la Vita”, “100 Passi Avanti: Talk & Dance” un approfondimento sulla mobilità e l’innovazione del trasporto e “4 Safety FVG - Educazione Stradale”, organizzato con la Polizia Locale e ACI Trieste.
- La conferenza stampa per **la presentazione dei 13 nuovi autobus elettrici**, che si è svolta presso la rimessa di Trieste Trasporti.
- La conferenza stampa per presentare alcuni dati relativi ai ritorni per la città di Trieste generati da Trieste Trasporti ed estratti dal **primo bilancio di sostenibilità**.

In generale, Trieste Trasporti ha saputo rafforzare la sua presenza nel territorio, migliorando sia la comunicazione interna che quella esterna, con un forte focus sulla sostenibilità e sulla promozione di soluzioni di mobilità innovative.

**Politica degli approvvigionamenti**

Nel corso dell'esercizio 2024 - in tema di approvvigionamenti - è continuata l'attività di evoluzione ed adattamento dei relativi processi. Un'esigenza indotta dalla recente entrata in vigore (con step progressivi di implementazione) del D.Lgs. 36/2023 ("Nuovo Codice degli Appalti") che sta imponendo cambiamenti molto sensibili, in funzione della cosiddetta "Digitalizzazione" del ciclo degli appalti che richiede una massiva trasmissione di dati ed informazioni tramite il portale ANAC, relativi ad ogni singola procedura di appalto, a prescindere dalla fascia economica.

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 autobus elettrici** (Procedura europea Aperta); la procedura si è completata con l'aggiudicazione di n.° 17+3 autobus alla Società POWERBUS, comprensiva del relativo servizio di Full Service, per un valore complessivo di circa € 13.000.000, in parte rilevante finanziato con i fondi del PSNMS (Regionale e Comunale) e del DM 256/2022.
- **Fornitura di beni e servizi propedeutici alla ripartenza del tram:** sono state eseguite diverse procedure (gare e affidamenti diretti) al fine di consentire il regolare riavvio del servizio trenovia, in parte (ad esclusione delle manutenzioni ordinarie) finanziate dal Comune di Trieste, legate principalmente alla "Digitalizzazione" del ciclo degli appalti, che impone l'invio di dati e informazioni attraverso il portale ANAC per ogni procedura di appalto, indipendentemente dalla sua fascia economica.

**Responsabilità civile**

Nel 2024, la copertura RCA è stata gestita da UNIPOL/SAI, aggiudicataria della gara per il biennio 2023-2024 (con opzione di proroga per il 2025-2026). Il premio annuo - stimato sulla base del parco dichiarato nel capitolato di gara - risulta pari a circa € 800.000.

Nel corso dell'anno è arrivata da parte di UNIPOL/SAI il recesso alla proroga per il biennio successivo e pertanto, come previsto contrattualmente, si è proceduto ad imporre a UNIPOL/SAI un semestre di proroga, fino al 30.06.2025. Nel frattempo, per il tramite di ARRIVA ITALIA, si procederà ad una nuova gara.

Nel corso dell'anno le uscite per rimborsi da franchigia (riferiti all'anno corrente ed agli esercizi precedenti) sono state di circa € 536k.

Per quanto riguarda i danni al parco autobus aziendale, nel 2024 sono stati risarciti 146 sinistri, con un incasso di circa Euro 350 mila, rispetto agli Euro 330 mila dell'esercizio precedente.

L'andamento della sinistrosità nel 2024 si riconferma nell'ordine di grandezza dell'anno precedente, sia per quanto riguarda i sinistri da circolazione, sia per i sinistri da infortunio. Di seguito la tabella di dettaglio:

Sinistri passivi																		
	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
<b>Sinistri da circolazione</b>	220	209	194	164	134	135	173	155	178	208	173	215	195	206	225	194	226	261
<b>Sinistri da infortunio</b>	99	96	84	74	94	114	98	98	69	109	89	101	103	157	151	136	175	181

<b>Sinistri TOTALI</b>	319	305	278	238	228	249	271	253	247	317	262	316	298	363	376	330	401	442
------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Da inizio anno, in considerazione del passaggio da parte di ARRIVA ITALIA al nuovo broker LOCKTON (che in Italia collabora con MAG) anche TT ha dato mandato al broker medesimo, tranne che per la copertura RCA, per la quale, anche per l'esercizio 2024, è rimasta con MARSH e, quindi, con la copertura UNIPOL/SAI.

In riferimento ai "rami elementari", vi è stata comunque in ogni caso una sostanziale riconferma rispetto al broker precedente e pertanto le coperture assicurative specifiche sono state 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, per un valore complessivo delle coperture di circa € 160.000. A ciò si aggiunge una polizza Cybersecurity a copertura dei rischi di natura informatica per € 37.000.

## Sistemi informativi

L'attività dei Sistemi informativi garantisce la piena funzionalità dei sistemi IT dell'azienda, assicurando il normale svolgimento di tutte le attività aziendali e del servizio TPL anche in caso di temporanei guasti e, allo stesso tempo, 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.

Per tale motivo, la gestione dei sistemi IT, l'attenzione alla continuità operativa e la protezione dei dati aziendali, nonché l'integrazione di nuove tecnologie e soluzioni, sono sempre evidenti nelle attività svolte e nei progetti implementati dal reparto. Per l'esercizio 2024 tali obiettivi si estrinsecano secondo i seguenti punti:

- **Continuità operativa e Disaster Recovery:** il data center regionale di TPL FVG, gestito dal reparto Sistemi Informativi, è cruciale per garantire la continuità del servizio pubblico di trasporto, con misure di replicazione dei dati e piani di Business Continuity e Disaster Recovery.
- **Sicurezza Informatica: la Cybersecurity** è trattata come una priorità, con particolare attenzione alla gestione della sicurezza tramite il SOC (Security Operation Center), e attività di sensibilizzazione degli utenti, come i corsi di Security Awareness contro il phishing.
- **Aggiornamenti tecnologici e innovazione:** l'analisi e l'implementazione di progetti evolutivi per l'infrastruttura IT e i dispositivi a bordo mezzo, con particolare riferimento all'aggiornamento dei sistemi operativi e all'introduzione della piattaforma di gestione dei dispositivi mobili (MDM), mostrano un impegno costante per l'innovazione e l'adeguamento alle tecnologie moderne.
- **Ottimizzazione dei processi aziendali e digitalizzazione:** È stato avviato un processo di digitalizzazione per ottimizzare i processi aziendali interni e a bordo dei mezzi, come l'informatizzazione di documenti cruciali per le operazioni aziendali, nonché l'evoluzione dei dispositivi a bordo bus.
- **Progetto MaaS (Mobility as a Service):** la collaborazione con la Regione FVG per l'ampliamento della piattaforma Glimble in occasione di GO2025 rappresenta un'innovazione importante per la mobilità intermodale, con l'integrazione di diversi servizi di trasporto pubblico, ferroviari, e di bike sharing.

Questa panoramica riflette come la funzione Sistemi Informativi non solo mantenga e sviluppi le infrastrutture IT, ma svolga anche un ruolo strategico nell'evoluzione tecnologica dell'azienda, mantenendo la massima attenzione alla sicurezza dei dati e alla continuità dei servizi.

## Manutenzioni autobus impianti ed infrastrutture

### Gestione e manutenzione della flotta

Nel corso dell'anno 2024 il Reparto manutenzione ha garantito il mantenimento ottimale della flotta di autobus per il servizio di trasporto pubblico urbano.

Sono stati monitorati vari indicatori, come i fermi macchina giornalieri e gli interventi in linea, identificando ripetitività nei guasti e introducendo soluzioni mirate, miglioramenti nei piani manutentivi e una gestione ottimale delle risorse.

A seguito del lavoro operato dal reparto si registrano KPI positivi, nonostante l'aumento dell'età media della flotta e l'incremento del chilometraggio percorso. Tra questi indicatori figurano le perdite di liquidi, le corse e i chilometri persi per guasti, disservizi, recuperi esterni e le sostituzioni di componenti soggetti ad usura.

È stato implementato un approccio di "manutenzione preventiva dinamica" che ha migliorato i piani di manutenzione, consentendo di allungare gli intervalli chilometrici e ridurre le ore di intervento.

I controlli periodici hanno contribuito ad aumentare la sicurezza dei veicoli e l'incolumità dell'utenza. I dati mostrano un alto livello di soddisfazione dell'utenza e nessun reclamo legato alla sicurezza.

Nel 2024 sono stati introdotti 18 nuovi autobus, di cui 13 elettrici (marca Yutong) e 5 con motorizzazione endotermica EURO VI (marca Mercedes). Questo ha portato all'eliminazione dei veicoli con motorizzazione Euro V. Sono stati aggiunti anche 2 scuolabus con motorizzazione endotermica EURO VI, continuando il percorso di miglioramento della sostenibilità ambientale.

È stato compiuto un passo importante verso la mobilità completamente elettrica a zero emissioni, con l'eliminazione dei veicoli Euro V e un miglioramento della riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Attualmente, il 77,10% della flotta è composta da veicoli con motorizzazione EURO VI, il 18,18% da veicoli EEV e full electric il 4,72%.

Si è registrato un costante miglioramento nel consumo di gasolio grazie all'introduzione di provvedimenti efficaci e all'integrazione di veicoli elettrici nella flotta.

In sintesi, le scelte operate hanno permesso alla vostra società significativi progressi in termini di manutenzione, efficienza operativa e sostenibilità ambientale, con un occhio attento alla sicurezza, alla riduzione delle emissioni e all'ammodernamento della flotta.

### Impianti e infrastrutture

Il Servizio Tecnico di Impianti e Infrastrutture di Trieste Trasporti è dedicato alla gestione e manutenzione delle infrastrutture, degli impianti e delle attrezzature dell'azienda. La sua attività si estende su vari ambiti per garantire il corretto funzionamento e la sicurezza delle strutture e dei sistemi, nonché il miglioramento continuo. Nel dettaglio si illustrano le diverse attività che hanno interessato l'esercizio 2024:

Attività di Monitoraggio e Gestione del Rischio:

- Supervisione delle strutture e impianti: Il servizio si occupa della supervisione delle strutture di proprietà e degli impianti aziendali, monitorando possibili rischi e coordinandosi con il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP) per mappare i rischi.

Manutenzione Ordinaria e Straordinaria:

- Edifici di proprietà di Trieste Trasporti: Cura la manutenzione ordinaria degli edifici aziendali.
- Edifici comunali (Trenovia e Prosecco): Si occupa anche della manutenzione ordinaria degli edifici di

proprietà del Comune, con piani di manutenzione e reportistica.

- Manutenzione degli impianti: Viene gestita la manutenzione ordinaria degli impianti aziendali e di quelli esterni, come ad esempio impianti di ricarica per veicoli elettrici.
- Manutenzioni periodiche obbligatorie: Effettua verifiche periodiche e obbligatorie sugli impianti e sugli edifici, rispettando le normative vigenti (circa 40 tipologie di verifiche).

Gestione Impianti e Altri Servizi:

- Gestisce impianti di gasolio, videosorveglianza e infrastrutture di ricarica per veicoli.
- Si occupa anche del coordinamento delle attività di facchinaggio e dell'approvvigionamento di gasolio.

Manutenzione Fermate e Segnaletica Stradale:

- Manutenzione fermate: Realizza interventi edilizi minori, aggiornamenti di orari e si occupa della sicurezza delle fermate.
- Segnaletica stradale e interventi su strada: Gestisce la segnaletica per eventi e urgenze, la segnaletica orizzontale di fermata, e gli interventi di emergenza su strada (ad esempio rimozione ramaglie).
- Manutenzione specchi stradali: Gestisce la manutenzione di circa 170 specchi stradali.

Gestione delle Emergenze:

- Interviene in situazioni di emergenza che potrebbero compromettere l'operatività dell'azienda, con azioni rapide sugli impianti e sugli edifici.

Contrattualizzazione e Coordinamento:

- Il servizio si occupa anche della contrattualizzazione con i fornitori (come la redazione di capitolati, gare e contratti con il reparto commerciale), raccogliendo segnalazioni interne e coordinando le attività di manutenzione con fornitori esterni.

Il Servizio Tecnico supporta l'azienda anche nei nuovi progetti che sorgono da esigenze interne o esterne.

Alcuni dei progetti realizzati nel 2024 o in corso includono:

- Infomobilità: Installazione di paline elettroniche, monitor e sistemi di infostop.
- Ristrutturazione immobili: Ristrutturazione di vari edifici, come il 4° piano, palazzina direzione, uffici Rimessa, officine, capannoni e altro.
- Nuovi approdi Delfino Verde.
- Manutenzione straordinaria: Interventi come il rifacimento dei muri e pavimentazioni, nuovi lavaggi sottocassa, e lavori in emergenza.
- Transizione energetica: Installazione di impianti di ricarica per bus elettrici e impianti fotovoltaici, oltre a progetti per un impianto di rifornimento autobus a idrogeno.

Il servizio tecnico sta svolgendo anche un ruolo fondamentale nella transizione energetica, implementando soluzioni ecologiche come:

- Impianti di ricarica per bus elettrici.
- Impianto fotovoltaico.
- Progetto per impianto di rifornimento autobus a idrogeno.

In sintesi, il Servizio Tecnico di Impianti e Infrastrutture di Trieste Trasporti gestisce una vasta gamma di attività che riguardano la sicurezza, la manutenzione ordinaria e straordinaria, la gestione dei progetti e l'innovazione tecnologica, inclusi quelli legati alla sostenibilità ambientale e all'energia.

## Risorse umane

Nel corso dell'esercizio 2024, la gestione delle risorse umane ha continuato a fondarsi sui principi di ascolto, condivisione, collaborazione, lealtà e trasparenza, con un forte impegno volto alla valorizzazione delle risorse interne. Questo approccio ha reso possibile la definizione di un nuovo assetto organizzativo, in discontinuità con il passato, ma propedeutico alla migliore gestione di attività e progetti, sia in corso che prossimi, preparando l'organizzazione ad affrontare le future sfide del settore.

I percorsi intrapresi nell'esercizio precedente, finalizzati allo sviluppo delle competenze relazionali, sono stati completati con successo, con il ricorso ad approcci innovativi per il settore che hanno visto i manager collaborare con i propri primi riporti e risorse chiave in gruppi di lavoro, facilitati da una primaria società di consulenza.

Nel 2024, come negli anni precedenti, la ricerca e selezione per i ruoli di conducente e manutentore meccatronico ha rappresentato una delle principali priorità.

La carenza di questi profili, soprattutto nel settore del trasporto merci e del trasporto di persone, continua a essere una problematica rilevante sia a livello nazionale che europeo. Le azioni intraprese hanno consentito all'Azienda di affrontare con consapevolezza la criticità, avvalendosi di strumenti moderni e piani di comunicazione mirati.

Tra le iniziative più significative, si segnala l'attivazione di tre edizioni del percorso *Academy*, che ha visto il coinvolgimento di autoscuole locali, offrendo ai giovani disoccupati l'opportunità di diventare "conducenti di autobus adibiti al trasporto di persone", conseguendo tutte le certificazioni necessarie senza dover sostenere i relativi costi. Questo percorso ha portato all'assunzione di 20 nuove risorse, con 32 conducenti gestiti nel 2024. Sono circa 50 i conducenti assunti complessivamente nel periodo conteggiando anche quelli provenienti da percorsi formativi diretti e altre iniziative di recruitment. La collaborazione con le direzioni regionali ha anche portato alla realizzazione di "recruiting day" regionali, che hanno permesso di incontrare e assumere circa venti candidati.

In parallelo, per migliorare il clima aziendale e incentivare la retention delle nuove risorse, è stata attivata una funzione dedicata alla comunicazione interna. Sono stati sviluppati anche strumenti di comunicazione esterna sui principali canali social, ampliando la possibilità di attrarre talenti anche da canali non tradizionalmente legati alla ricerca occupazionale.

La gestione delle risorse umane ha anche consentito di contenere i volumi di affido di servizi a società esterne, con un impatto minimo e costante rispetto all'esercizio precedente. I processi di ricerca e selezione sono stati concentrati anche sull'inserimento di figure tecniche per la ripresa del servizio tranviario e su posizioni amministrative, al fine di compensare parzialmente le quiescenze dei rapporti di lavoro.

Di pari passo con le attività di selezione, sono state sviluppate iniziative per la formazione di giovani tecnici, in particolare per il ruolo di "manutentori mezzi meccanici pesanti", figura sempre più difficile da reperire sul mercato. Grazie alla collaborazione con istituzioni regionali e l'ENAIIP, sono stati formati cinque giovani, uno dei quali è stato assunto al termine del percorso formativo. Inoltre, sono stati accolti cinque giovani futuri meccanici all'interno delle aree manutentive aziendali.

Un aspetto significativo dell'esercizio è stata la gestione del fenomeno dell'assenteismo, che ha contribuito a fronteggiare, seppur parzialmente, la carenza di conducenti. La gestione è stata svolta in maniera trasversale tramite il monitoraggio degli indicatori nel sistema premiante, azioni di sensibilizzazione individuale e la concessione mirata di ferie e permessi.

Sul fronte della formazione, oltre a quanto già menzionato, si segnala il rinnovo della collaborazione con Ambrosetti per seminari tematici destinati a manager, middle manager e risorse chiave, che hanno rappresentato un'importante occasione di aggiornamento e sviluppo professionale.

La gestione delle relazioni industriali è stata caratterizzata dal costante dialogo, ascolto e confronto con le Organizzazioni Sindacali attraverso la progressiva gestione delle tematiche ritenute più critiche senza mai ledere i principi di trasparenza, condivisione, rispetto dei ruoli e correttezza. Le diverse commissioni tecniche e operative presenti in azienda si sono riunite con costanza; la Commissione Paritetica Premio di Risultato ha proseguito il percorso di concertazione sul sistema premiante e su quello del welfare aziendale.

Il sistema di welfare aziendale è stato ampliato, raggiungendo ottimi risultati in termini di adesioni e utilizzo, con un tasso di conversione pari al 60% e un tasso di utilizzo del 95% (entrambe le evidenze si attestano ben al di sopra della media nazionale). Le nuove forme di sensibilizzazione e coinvolgimento hanno portato anche a una maggiore adesione da parte dei dipendenti poco familiari con i sistemi di welfare.

In conclusione, la gestione delle risorse umane nel 2024 ha consentito all'Azienda di affrontare le sfide del settore con una forte attenzione allo sviluppo e alla valorizzazione delle risorse interne, alla formazione, al

miglioramento del clima aziendale e alla gestione delle criticità. Le azioni intraprese hanno permesso di garantire una continua crescita e un adeguato supporto alle esigenze organizzative, mirando sempre a un ambiente di lavoro collaborativo e trasparente.

### Qualità, ambiente, sicurezza - bilancio di sostenibilità

Trieste Trasporti, gestore del servizio di trasporto pubblico urbano e marittimo a Trieste, ha adottato una politica integrata per la qualità, l'ambiente e la sicurezza.

La Direzione dell'azienda si impegna a mantenere le certificazioni ISO 9001:2015 (Qualità), ISO 14001:2015 (Ambiente), ISO 45001:2018 (Sicurezza), UNI 13816:2002 - Trasporto pubblico di passeggeri. Definizione, obiettivi e misurazione della qualità del servizio, allineandosi alle migliori pratiche del settore e del Gruppo Arriva.

L'obiettivo è garantire la soddisfazione dei clienti e dei cittadini, rispettando le normative vigenti e promuovendo il miglioramento continuo delle prestazioni e la prevenzione dell'inquinamento.

Le iniziative intraprese dalla società in tema di sostenibilità, riguardano l'impatto ambientale delle proprie attività e alle strategie adottate per migliorare l'efficienza energetica, ridurre le emissioni e promuovere la mobilità sostenibile.

#### Impatto Ambientale delle Attività di Trieste Trasporti

Trieste Trasporti, come operatore principale del trasporto pubblico nella città di Trieste, gestisce una rete di autobus, tram e servizi navali. Questi servizi generano un impatto ambientale sotto forma di emissioni di gas serra, inquinamento atmosferico e rumore.

#### Iniziative per la Sostenibilità

Trieste Trasporti ha implementato diverse azioni per ridurre il proprio impatto ambientale e promuovere pratiche sostenibili.

- **Veicoli Elettrici e Ibridi:** Dettaglio delle iniziative per l'introduzione di autobus elettrici e ibridi nella flotta, con l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>.
- **Energia rinnovabile:** Adozione di energia proveniente da fonti rinnovabili per il funzionamento delle infrastrutture aziendali (es. stazioni di ricarica, uffici, ecc.).
- **Efficienza energetica:** Implementazione di misure per ottimizzare i consumi energetici dei mezzi di trasporto, riducendo il consumo di carburante e aumentando l'efficienza operativa.
- **Manutenzione e ottimizzazione dei veicoli:** Dettaglio delle pratiche di manutenzione e miglioramento delle performance ambientali dei mezzi.

#### Mobilità Sostenibile

Trieste Trasporti si impegna a favorire la mobilità sostenibile, non solo tramite l'elettrificazione dei veicoli, ma anche attraverso l'integrazione di diverse modalità di trasporto.

- **Integrazione con il trasporto ferroviario e marittimo:** Descrizione delle politiche per integrare il trasporto pubblico con il sistema ferroviario e marittimo, promuovendo la mobilità integrata e riducendo la congestione urbana.
- **Incentivazione dell'uso della bicicletta:** Piani e politiche per incentivare l'uso della bicicletta, come la creazione di piste ciclabili e il miglioramento dell'accesso ai mezzi pubblici con biciclette.

#### Obiettivi Futuri e Strategie di Sostenibilità

Trieste Trasporti si impegna a continuare sulla strada della sostenibilità, con obiettivi ambiziosi per i prossimi anni.

- **Decarbonizzazione della flotta:** Adozione di veicoli a zero emissioni e ampliamento della flotta elettrica, obiettivo 50% della flotta entro il 2030

- **Politiche di riduzione delle emissioni:** Strategie per ridurre ulteriormente le emissioni di CO<sub>2</sub>, ottimizzare i percorsi e migliorare l'efficienza dei veicoli.
- **Sostenibilità nella gestione delle infrastrutture:** Miglioramento della sostenibilità delle infrastrutture aziendali, con l'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale.
- **Educazione e sensibilizzazione:** Programmi di sensibilizzazione rivolti ai cittadini per promuovere comportamenti ecologici, come l'uso dei mezzi pubblici e il rispetto delle politiche di raccolta differenziata.

Trieste Trasporti è consapevole delle sfide ambientali che la città affronta, e continua a lavorare per ridurre il proprio impatto ecologico. Le azioni già intraprese e i progetti futuri sono volti a garantire che il trasporto pubblico sia sempre più sostenibile, contribuendo a una Trieste più verde e vivibile.

La redazione del bilancio di sostenibilità già nel 2023 ha inteso certificare un percorso anticipando gli obblighi previsti dalla Direttiva Europea 2022/2464. Questo documento evidenzia l'impegno dell'azienda verso la sostenibilità ambientale, sociale e di governance. Quantificando il valore economico e l'impatto sul territorio della società con ricadute significative in termini economici e di benefici ambientali. Indichiamo solo alcuni punti salienti che emergono da tali analisi:

- Ogni giorno circa 140.000 persone utilizzano gli autobus di Trieste Trasporti, contribuendo a ridurre l'uso di circa 50.000 veicoli privati e abbattendo annualmente 32.400 tonnellate di CO<sub>2</sub>.
- L'investimento in autobus elettrici rappresenta un passo significativo verso la sostenibilità ambientale nel trasporto pubblico triestino, migliorando la qualità dell'aria e riducendo l'inquinamento acustico in città.
- Le attività di trasporto marittimo non solo alleviano il traffico stradale ma rappresentano anche un'opportunità turistica per la città.
- Trieste Trasporti investe ogni anno non meno di €uro 1 milione in innovazioni tecnologiche e digitali
- Il sistema di videosorveglianza su tutti i mezzi e il Wi-Fi gratuito migliorano la sicurezza e l'esperienza dei passeggeri.
- La capillarità e frequenza del servizio unito alle numerose agevolazioni tariffarie integrate rendono accessibile e sostenibile il servizio di trasporto anche dal punto di vista sociale

Per ulteriori informazioni si rinvia al bilancio di sostenibilità.

Per completezza delle informazioni, nel corso dell'esercizio alla nostra società non sono state inflitte sanzioni o pene definitive per reati o danni ambientali

È, inoltre, stato adottato ed efficacemente attuato un modello organizzativo gestionale per la prevenzione dei reati secondo il D. Lgs. 231/2001 cui si dedica il successivo paragrafo.

### 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.

Per quanto concerne il CCNL di settore (autoferrotranvieri), si segnala che in data 11 dicembre 2024 è stata siglata l'Intesa preliminare di rinnovo del CCNL 2024-2026 condizionata alla garanzia della integrale copertura dei relativi costi a carico delle aziende del settore mediante specifico stanziamento pluriennale nella legge di bilancio 2025.

All'interno del documento è previsto il pagamento di una somma una-tantum a copertura della vacanza contrattuale 2024 per un importo di Euro 500 al parametro 175; un aumento della retribuzione tabellare nella misura di 160 euro a regime, da erogare in due tranches nel periodo di marzo 2025 e agosto 2026. È, inoltre, prevista l'istituzione un nuovo Elemento Distinto della Retribuzione (EDR 2024) nella misura di 40 euro lordi mensili al par. 175, e un trattamento economico integrativo, sempre nella misura di euro 40 mensili lordi, la cui erogazione è subordinata alla definizione di accordi aziendali il cui obiettivo prioritario è quello di contemperare le esigenze di produttività aziendale con quelle relative alla conciliazione dei tempi di vita e di lavoro. La parte normativa è invece stata posticipata ad un successivo confronto.

È opportuno precisare che alla data di approvazione del presente bilancio è prevista l'erogazione dell'Una Tantum con le retribuzioni di marzo 2025.

Il Decreto Legislativo 6 settembre 2024, n. 125 attua la direttiva 2022/2464/UE (Corporate Sustainability Reporting Directive - CSRD) relativamente alla rendicontazione di sostenibilità in materia ambientale, sociale e di governance societaria. Il decreto amplia il perimetro di obbligatorietà di rendicontazione, e introduce molteplici obblighi di rendicontazione necessari alla comprensione dell'impatto dell'impresa sulle questioni di sostenibilità nonché le informazioni necessarie a comprendere il modo in cui le questioni di sostenibilità influiscono sull'andamento dell'impresa, sui suoi risultati e sulla sua situazione. La Trieste Trasporti, il cui obbligo normativo entrerà in vigore nel corso del prossimo esercizio, ha deciso di implementare il Bilancio di sostenibilità già nel corso del 2024 (con riferimento all'Esercizio 2023), coinvolgendo nella redazione diversi portatori di interesse tramite interviste, incontri e questionari, e pubblicando il testo all'interno di un'apposita sezione del proprio sito internet.

La Legge 25 novembre 2024, n. 177 "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285", sono state apportate diverse modifiche al Codice della Strada. I principali interventi si registrano in tema di guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, guida con uso di dispositivi elettronici, superamento dei limiti di velocità, circolazione dei velocipedi e il regime sanzionatorio.

Il Decreto legislativo 4 settembre 2024 n. 138 ha recepito la Direttiva (UE) 2022/2555 (c.d. NIS2), relativa a misure per un livello comune di cybersicurezza nell'Unione Europea, con l'obiettivo di aggiornare ed elevare le norme dell'UE in materia di cybersicurezza introdotte nel 2016 dalla Direttiva NIS1. In particolare, la norma estende l'ambito di applicazione rispetto alla precedente normativa NIS, ampliando anche i relativi obblighi. In argomento cybersicurezza citiamo anche la Legge 90/2024 la quale, oltre all'obbligo di incaricare un referente aziendale per la cybersicurezza, prevede l'obbligo di segnalare all'ACN gli incidenti informatici entro il termine massimo di 24 ore dal momento in cui il soggetto ne è venuto a conoscenza, ed entro 72 ore si provvedere alla notifica completa di tutti gli elementi informativi disponibili.

Infine, nel corso del 2024, ci sono stati diversi provvedimenti normativi che hanno aggiornato e/o modificato il catalogo dei reati presupposto del d.lgs. 231/2001. In estrema sintesi con la legge 28 giugno 2024, n. 90 è stata introdotta la fattispecie di reato di estorsione informatica con riferimento all'estorsione commessa attraverso i reati di accesso abusivo a sistema informatico o telematico, danneggiamento di informazioni, dati e programmi informatici, danneggiamento di sistemi informatici o telematici, danneggiamento di sistemi informatici o telematici di pubblica utilità, intercettazione, impedimento o interruzione illecita di comunicazioni informatiche o telematiche, falsificazione, alterazione o soppressione del contenuto di comunicazioni informatiche o telematiche; con la legge 8 agosto 2024, n. 112 è stato introdotto un nuovo art. 314-bis (Indebita destinazione di denaro o cose mobili) che punisce chi utilizza denaro o beni mobili di cui ha disponibilità per finalità diverse da quelle previste dalla legge, procurandosi o procurando a terzi un vantaggio patrimoniale ingiusto o arrecando un danno; con la legge 9 agosto 2024, n. 114 si è abrogata la disciplina sull'abuso di ufficio, e si è riformulato il reato di traffico di influenze illecite, restringendo il perimetro di operatività dello stesso; con il d.lgs. 26 settembre 2024, n. 141 l'elenco dei reati presupposto è stato integrato con i reati del Testo Unico Accise (D.lgs. 504/1995), in relazione alla sottrazione al pagamento o all'accertamento dell'accisa e delle altre imposte indirette sulla produzione e sui consumi. 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**

Il Decreto Legislativo 231/2001 stabilisce che un ente può essere esonerato dalla responsabilità derivante dalla commissione di determinati reati, a condizione che l'organo dirigente abbia adottato idonei Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOG), e che abbia affidato l'implementazione e la vigilanza di tali modelli all'Organismo di Vigilanza (OdV). L'OdV ha il compito di monitorare il funzionamento del modello e di verificarne l'efficacia attraverso attività di audit, sopralluoghi, e valutazioni periodiche.

**Attività dell'Organismo di Vigilanza nel 2024**

Nel corso del 2024, l'Organismo di Vigilanza di Trieste Trasporti ha operato secondo quanto previsto dal Decreto Legislativo 231/2001 e dal relativo Modello Organizzativo adottato dall'azienda. L'OdV si è riunito mensilmente, come previsto dal proprio Regolamento (cap. 5), per monitorare e verificare l'effettività, l'adeguatezza e l'aggiornamento del Modello Organizzativo.

L'attività dell'OdV ha riguardato i seguenti aspetti principali:

- 1. Verifica e Aggiornamento del Modello Organizzativo** L'Organismo ha provveduto a monitorare l'adeguatezza del Modello Organizzativo rispetto alle normative in evoluzione e ai cambiamenti procedurali e organizzativi interni all'azienda. Inoltre, sono stati programmati incontri e verifiche per valutare l'efficacia del modello nell'ambito delle aree aziendali a rischio di reato.
- 2. Audit e Sopralluoghi** L'OdV ha condotto sopralluoghi presso le seguenti strutture aziendali:
  - o **Officina del deposito di Broletto**: particolare attenzione è stata rivolta ai locali adibiti a spogliatoio per verificare il rispetto delle normative in materia di sicurezza sul lavoro e condizioni igieniche.
  - o **Sede periferica di Prosecco**: sono stati effettuati controlli sui locali adibiti al deposito e rimessaggio degli automezzi, per monitorare la conformità alle normative interne ed esterne.
- 3. Verifica della Sicurezza e Prevenzione sul Lavoro** L'Organismo di Vigilanza ha organizzato incontri con il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP) per aggiornamenti sullo stato della sicurezza e della prevenzione in azienda. Le riunioni hanno permesso di analizzare l'evoluzione delle procedure aziendali in relazione alla normativa vigente e di esaminare i risultati delle riunioni periodiche sulla sicurezza (art. 35 D.Lgs. 81/2008), nonché di monitorare gli infortuni sul lavoro.
- 4. Audit Interni e Aggiornamenti delle Direzioni Aziendali** L'OdV ha condotto audit interni con i responsabili delle principali funzioni aziendali:
  - o **Direzione Esercizio**: per aggiornamenti sui lavori infrastrutturali in corso.
  - o **Direzione Commerciale e Marketing**: per discutere le procedure di gara e i progetti futuri, tra cui l'acquisto di autobus a trazione elettrica.
  - o **Direzione Risorse Umane**: per gli aggiornamenti sull'assetto organizzativo e sulle modifiche alle deleghe aziendali.
  - o **Prevenzione della Corruzione e Trasparenza**: per monitorare gli adempimenti legati al Piano Triennale e per verificare le aree a rischio di corruzione.
  - o **Risorse Umane (Procedimenti disciplinari)**: per ricevere aggiornamenti su procedimenti disciplinari nei confronti di dipendenti.
  - o **Direzione Tecnica Trenovia e Impianti Fissi**: per aggiornamenti sui lavori di riattivazione della linea tramviaria di Opicina.
  - o **Assistenza alla Clientela**: per la valutazione delle procedure formali e delle prassi consolidate.
- 5. Valutazione dei Nuovi Reati Presupposto** L'Organismo di Vigilanza ha valutato l'impatto che i nuovi reati presupposto introdotti dalla normativa potessero avere sull'azienda. Le modifiche necessarie al Modello Organizzativo sono state condivise con i referenti aziendali, e una comunicazione formale è stata inviata il 14 novembre per aggiornare i vertici aziendali sui risultati di tali valutazioni.

**Esiti delle Verifiche e Conclusioni**

A seguito delle verifiche effettuate durante tutto l'anno, l'Organismo di Vigilanza non ha riscontrato problematiche o criticità rilevanti. Non sono emerse carenze organizzative o procedurali significative, né comportamenti difformi dalle disposizioni del Modello Organizzativo. Inoltre, non sono state ricevute segnalazioni di violazioni del Modello Organizzativo o del Codice Etico da parte del personale.

In conclusione, l'attività svolta dall'Organismo di Vigilanza nel 2024 ha confermato che il Modello Organizzativo adottato da Trieste Trasporti è adeguato e che l'azienda ha mantenuto un livello elevato di conformità alle normative previste dal D.Lgs. 231/2001. L'OdV continuerà a monitorare con attenzione l'evoluzione normativa e organizzativa per garantire il continuo miglioramento del sistema di gestione e controllo.

### 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.

### 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.

### Strumenti finanziari

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

### Rapporti con parti correlate

Ai sensi dell'articolo 2428 non sono intervenute variazioni di rilievo nei rapporti con le società collegate, controllanti o altre imprese sottoposte al controllo di quest'ultime.

Società	Debiti finanziari	Credit finanziari	Credit comm.li	Debiti comm.li	Vendite	Acquisti
Comune di Trieste			92.206,23	3.475,79	323.988,95	150.890,46
TPL SpA		146.365,39	13.071.828,81		49.794.970,50	855.614,91
<b>TOTALE</b>		<b>146.365,39</b>	<b>13.164.035</b>	<b>3.476</b>	<b>50.118.959</b>	<b>1.006.505</b>

### 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 imprevisti, 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, negli ultimi anni, 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.

### **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.

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 trascinamenti 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 ha conosciuto un lungo contenzioso non ancora concluso con la Regione FVG per le quote dovute dal 2012 al 2020 e la decisione di procedere prudenzialmente all'iscrizione di tali contributi per cassa a partire dall'anno di competenza 2015.

Si è arrivati al contenzioso dopo diversi incontri quando alla fine dell'anno 2019, contravvenendo a tutti gli impegni già formalmente assunti e ai provvedimenti già posti in essere, la Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio della Regione Friuli Venezia Giulia ha comunicato alle Aziende esercenti i servizi di TPL che, in seguito ad ulteriori approfondimenti, non riteneva di dover procedere ad ulteriori erogazioni - sia in relazione alle

annualità pregresse, sia con riferimento ai periodi futuri - dei fondi statali previsti a sostegno degli oneri sostenuti dalle stesse in relazione all'applicazione degli accordi CCNL per il periodo 2004-2007, rivedendo dopo ben dodici anni dalla loro prima applicazione, le modalità di erogazione di tali contributi, come stabilite dal "Regolamento recante criteri e modalità di utilizzo delle risorse statali per il finanziamento del rinnovo contrattuale per il settore del trasporto pubblico locale" approvato con D.P.Reg. n. 310/2007.

In tale situazione la Vostra società, unitamente ad Arriva Udine, ha quindi deciso di richiedere tempestivamente assistenza legale per esaminare i termini della vicenda e porre in atto tutte le azioni più opportune a tutela dei propri diritti, anche in considerazione della rilevanza degli importi in questione che andavano crescendo via via ogni anno.

Visti i pareri rilasciati dagli Studi legali interpellati, dopo aver inutilmente diffidato la Regione a provvedere al pagamento, si è deciso di agire in sede giurisdizionale. Tale iniziativa, attuata sempre unitamente ad Arriva Udine si è concretizzata con la notifica, in data 4 maggio 2020, di un atto di citazione nei confronti della Regione presso il Tribunale ordinario di Trieste ed alla successiva costituzione in giudizio.

Successivamente al rigetto da parte della Corte di Cassazione (Ordinanza del 26.10.2021 depositata in data 13 gennaio 2022) del ricorso per Regolamento preventivo di giurisdizione presentato dalla Regione al fine di ottenere il deferimento della controversia al TAR, la causa è stata riassunta presso il Tribunale ordinario di Trieste, il quale - con Ordinanza di data 18 gennaio 2023 - ha respinto la richiesta formulata dalla Regione relativa all'assunzione di una CTU, fissando l'udienza per la precisazione delle conclusioni per il giorno 8 novembre 2023, ritenendo la causa matura per la decisione. Tale data è stata più volte differita su istanza dell'Amministrazione regionale, la quale, in considerazione del fatto che, nel frattempo, oltre ad Arriva Udine e Trieste Trasporti anche le altre aziende regionali hanno intrapreso analoghe iniziative, ha richiesto alle stesse l'effettuazione di una ricognizione tecnica congiunta sugli importi oggetto del contendere - il cui esito è stato formalizzato con nota di data 15 marzo 2024 - finalizzata al raggiungimento di un accordo negoziale volto a porre fine ai contenziosi in essere. L'intendimento dell'Amministrazione regionale, verosimilmente determinato dalle sfavorevoli prospettive circa l'esito giudiziale della vertenza, si è concretizzata nel contesto della Legge Regionale 30 dicembre 2024, n. 13 (Legge di stabilità 2025) con la quale ha provveduto a stanziare la somma di circa € 47,7 milioni da ripartire fra i gestori dei servizi di TPL operanti da gennaio 2001 a giugno 2020, ai fini dell'erogazione delle risorse statali di cui alle leggi n. 58/2005 e 296/2006 e la somma di circa € 9,9 milioni quale contributo straordinario per il miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale su gomma e marittimo di competenza della Regione, in coerenza con le priorità individuate a livello nazionale e, in particolare, per sostenere azioni sul personale e altre azioni finalizzate al miglioramento della sicurezza e della qualità dei servizi per i cittadini.

Con i successivi provvedimenti attuativi, nel corso del mese di gennaio 2025, la competente Direzione regionale ha provveduto alla liquidazione di tali somme, con la dichiarata aspettativa che le cause proposte dalle aziende siano abbandonate. La Regione ha, quindi, sostanzialmente sostituito una soluzione legislativa a quella negoziale, riconoscendo alle Società esercenti il TPL l'importo da esse richiesto, ma con l'onere di destinare una parte dello stesso a beneficio del servizio e dei lavori nel prosieguo del Contratto di Servizio e di rinunciare alle richieste concernenti gli interessi di rivalutazione e le spese legali.

Posto che la definizione della causa avrà luogo nel corso del 2025 e non si hanno ulteriori informazioni alla redazione del presente bilancio si rinvia al successivo bilancio la trattazione dell'argomento.

La Vostra società riceve, come già descritto, contributi in conto impianti per l'ambizioso piano di transizione ecologica 2024-2030. E' auspicabile anche per questi finanziamenti la corrispondenza temporale fra l'attuazione dell'investimento e l'erogazione del contributo assegnato. Al momento non ci sono criticità di cassa ma stante l'entità degli investimenti, ogni ritardo nell'incasso dei contributi potrebbe avere conseguenze sull'equilibrio finanziario.

## Rischio di mercato

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.

In questi anni va evidenziata una 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 contenziosi attivati da due soci verso Tpl Fvg scarl e le altre società. Il primo, avviato dall' Azienda Provinciale Trasporti di Gorizia, tuttora in corso con una richiesta di revisione dei corrispettivi corrisposti per il periodo 2021-2023 verso la Vostra società pari a circa Euro 710, mentre il secondo riguardante ATAP di Pordenone chiuso con una transazione economica e l'erogazione, per il periodo 2020-2023, di Euro 595 mila. Nel presente bilancio sono compresi accantonamenti a fondo rischi ed oneri per tale causale fino al periodo 2024.

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 nostra società si presenta solida e in continua evoluzione. Nel 2024, infatti, si è registrata una decisa ripresa delle vendite di titoli di viaggio, che ha determinato un significativo miglioramento delle entrate caratteristiche, contribuendo positivamente alla stabilità economica dell'azienda.

Tuttavia, è importante sottolineare che i ritardi accumulati nelle consegne dei nuovi mezzi ordinati, nonché nei progetti programmati, sono stati causati principalmente dalla pandemia e successivamente dagli effetti negativi derivanti dalle crisi internazionali legate agli eventi bellici. Questi ritardi hanno determinato una riduzione dei valori delle immobilizzazioni, ma hanno al contempo portato a un incremento della liquidità aziendale, permettendo così di garantire una gestione più flessibile e reattiva delle risorse.

In un contesto difficile, la nostra società ha potuto contare su garanzie nell'erogazione dei corrispettivi di servizio, sui contributi a ristoro per i mancati introiti e sui provvedimenti a sostegno dei costi. Tali misure hanno giocato un ruolo fondamentale nel garantire la sostenibilità economica e finanziaria dell'attività anche negli anni segnati dalla pandemia, permettendo di affrontare con serenità le sfide del periodo.

Per quanto riguarda la gestione finanziaria, le modalità di liquidazione delle quote di anticipo del corrispettivo da parte della Regione, insieme alle consolidate procedure di gestione finanziaria sia a livello aziendale che a livello di consorzio trasporto pubblico locale (TPL), consentono di prevedere l'assenza di criticità nei flussi di cassa, sia nel breve che nel medio periodo. Ciò contribuisce a garantire una pianificazione finanziaria stabile e una continua capacità di investimento.

Infine, gli ingenti investimenti previsti nel piano di rinnovo dei mezzi e delle infrastrutture, in linea con gli obiettivi della transizione ecologica, troveranno una buona parte della loro copertura nelle pluralità di provvedimenti locali, nazionali ed europei a sostegno di queste operazioni, stimato al 60%. Grazie a tali risorse, l'azienda

potrà proseguire nel suo percorso di modernizzazione e sostenibilità, contribuendo positivamente alla realizzazione di un sistema di trasporto pubblico locale più efficiente e rispettoso dell'ambiente.

In sintesi, la nostra società ha affrontato con successo le difficoltà degli ultimi anni, consolidando la propria posizione finanziaria e ponendo solide basi per il futuro, anche attraverso l'adozione di strategie orientate alla sostenibilità e all'innovazione.

Per gli esercizi futuri, stante gli impegni derivanti dal contratto di servizio, dalla transizione ecologica e dall'innovazione digitale, considerata la necessità di rimodernamento delle sedi amministrative e dei depositi, che comportano il sostenimento di spese solo parzialmente coperte da finanziamenti pubblici, occorre continuare con una oculata politica finanziaria.

In particolare, si evidenziano i principali flussi di spesa per i quali non sono previsti al momento benefici in termini di finanziamenti o agevolazioni:

- Il piano di transizione ecologica per il quale si stima un investimento di Euro 100 milioni beneficia di contributi in misura complessiva del 60%, la quota da coprire con autofinanziamento ammonta, quindi, a circa Euro 40 milioni;
- Il rinnovo degli apparati a bordo dei mezzi tpl, già previsti negli adempimenti di gara comporteranno un investimento di circa Euro 5,5 milioni;
- Sono in fase di progettazione le ristrutturazioni e adeguamenti degli immobili ad uso amministrativo e dei depositi risalenti in gran parte agli anni '50 del '900.

#### **Rischio prezzo di vendita - tariffe**

L'Amministrazione Regionale ha adottato una politica tariffaria che prevede la rivalutazione periodica delle tariffe per garantire agli assegnatari di gara una congrua compensazione in relazione all'andamento economico generale, attraverso l'aggiornamento del valore facciale del titolo di viaggio. Tale rivalutazione avviene in base all'indice ISTAT prestabilito, precisamente l'indice ISTAT FOI (Indice dei Prezzi al Consumo per le Famiglie di Lavoratori e Dipendenti) per il settore trasporti.

Nel contratto di servizio, le tariffe sono rivalutate al 120% dell'indice ISTAT FOI del settore trasporti, mentre per quanto riguarda il corrispettivo di servizio, viene riconosciuto un adeguamento pari al 95% dello stesso indice. Tuttavia, l'Amministrazione Regionale ha previsto dei limiti alla rivalutazione, con un tetto massimo fissato al 4% per le tariffe e al 3% per il contratto di servizio. Questi valori, sebbene adeguati in un contesto economico stabile, non rispondono pienamente alle esigenze di un ambiente inflazionistico come quello registrato negli ultimi anni.

#### **Rischio di prezzo materie prime – costo della trazione**

Il costo del gasolio è una variabile fondamentale che incide significativamente sui costi di produzione, in particolare nel settore dei trasporti. La forte fluttuazione del prezzo del gasolio sui mercati internazionali è determinata principalmente dall'andamento del prezzo del greggio, che risulta una delle principali voci di spesa per le aziende. L'andamento di questa materia prima è quindi cruciale per la determinazione dei risultati aziendali, in quanto un incremento dei costi del greggio comporta inevitabilmente un aumento dei costi operativi, mentre una sua diminuzione può portare a benefici economici.

L'incremento del prezzo del petrolio ha dirette ripercussioni sui costi di produzione. Un aumento del valore del greggio comporta un incremento dei costi legati all'approvvigionamento di gasolio, con un impatto evidente sui corrispettivi e sulle tariffe dei contratti di servizio. Al contrario, quando il prezzo del petrolio subisce una riduzione, i benefici si riflettono in una diminuzione generale dei costi, contribuendo così al mantenimento di tassi di inflazione bassi o addirittura negativi. Tale scenario favorisce l'adeguamento delle tariffe e dei corrispettivi, in particolar modo per il settore dei trasporti, influenzando direttamente il tasso FOI (Indice dei Prezzi al Consumo per l'intera collettività).

Nel corso degli ultimi cinque anni, abbiamo potuto osservare vari scenari legati alle fluttuazioni del prezzo del gasolio. Nel 2020, a seguito della pandemia e della riduzione delle attività economiche, il prezzo del petrolio è diminuito, portando a un abbassamento degli indici di inflazione, con un impatto negativo sull'adeguamento delle tariffe e del corrispettivo del 2021.

Nel 2021, con la ripresa delle attività economiche, il costo delle materie prime ha iniziato a salire nuovamente, invertendo la tendenza dell'anno precedente e comportando un adeguamento dei corrispettivi per l'anno successivo.

Nel 2022, il prezzo della trazione è aumentato di circa il 50%, influenzando in modo significativo anche gli altri indici economici. Nel 2023 e nel 2024, nonostante una riduzione parziale dei prezzi, il costo della trazione è rimasto comunque superiore rispetto ai livelli pre-crisi.

### **Influenza della situazione internazionale**

La situazione geopolitica e internazionale ha avuto un forte impatto sulla crescita dei costi delle materie prime ed energia. In particolare del gasolio e delle utenze energetiche in generale e dei costi relativi a ricambi e materiali.

In questo scenario, la Vostra società beneficia di un contributo sull'accisa del gasolio pari a circa 0,21 euro al litro, un provvedimento che ha contribuito a coprire parzialmente i costi legati all'acquisto del combustibile. Inoltre, sono stati previsti altri provvedimenti specifici a livello regionale e statale per mitigare i costi durante il periodo della pandemia.

### **Efficienza dei consumi e l'adozione di tecnologie innovative**

Oltre al prezzo del gasolio, un altro fattore di rilevante importanza è la resa chilometrica al litro. Nel settore dei trasporti, tale resa risulta particolarmente elevata, specialmente nell'area triestina, a causa della morfologia del territorio e delle dimensioni dei mezzi utilizzati. In questo contesto, la Vostra società ha perseguito una politica attiva di miglioramento dei consumi attraverso il progetto Eco Driving.

Grazie al rinnovo della flotta, che ha introdotto mezzi di ultima generazione, è stato possibile ottimizzare la resa dei consumi, riducendo l'impatto ambientale e aumentando l'efficienza operativa. Inoltre, l'adozione di cambi avanzati ha consentito una guida più uniforme, contribuendo alla riduzione dei consumi. La formazione dei conducenti ha rappresentato un altro aspetto chiave, in quanto ha migliorato non solo l'efficienza dei consumi, ma anche la sicurezza e l'impatto ambientale.

### **L'introduzione di veicoli elettrici e la transizione verso la sostenibilità**

A partire dal 2024, la Vostra società ha avviato l'ingresso di 13 nuovi mezzi BEV (Battery Electric Vehicle), segnando un passo importante verso la transizione ecologica. Sebbene l'impatto sui consumi di gasolio sia stato inizialmente minimo, l'introduzione dei veicoli elettrici contribuirà in misura crescente negli anni futuri a ridurre il consumo di combustibili fossili, con un beneficio significativo sia in termini di riduzione dei costi operativi che di impatto ambientale.

In conclusione, l'andamento del prezzo del gasolio, insieme alle politiche di efficienza dei consumi e all'introduzione di tecnologie più sostenibili, ha un impatto diretto e significativo sui costi di produzione nel settore dei trasporti. L'evoluzione del contesto internazionale, unita alla continua ottimizzazione delle risorse e all'adozione di soluzioni tecnologiche innovative, contribuirà a mitigare l'incidenza dei costi legati al combustibile fossile, favorendo una maggiore sostenibilità economica e ambientale nel lungo periodo.

## **Evoluzione prevedibile della gestione**

Come già ampiamente accennato, la gestione delle aziende di trasporto pubblico locale sta affrontando in questi anni evoluzioni significative, con impatti rilevanti sulla gestione ordinaria, caratterizzata da costi operativi inflazionati e crescenti investimenti finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di innovazione e sostenibilità.

Tali sfide, sebbene complesse, sono affrontabili grazie alla solidità dei fondamentali economici, patrimoniali e finanziari della Vostra Società, che garantiranno la capacità di sostenere gli sforzi richiesti nel breve e lungo termine.

Questi obiettivi strategici trovano una chiara illustrazione nei documenti di previsione per l'esercizio 2024 e nel Piano per la Transizione Ecologica 2024-2030, che definisce un programma di rinnovo evolutivo del parco mezzi e delle infrastrutture necessarie per l'approvvigionamento di energia. Tale programma si sviluppa in linea con le risorse stanziare dal Piano Nazionale della Mobilità Sostenibile (PNMS) e dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), in conformità con gli obiettivi stabiliti a livello europeo.

Nel 2025, è previsto l'arrivo di 7 autobus elettrici ordinati attraverso la gara Consip nel 2024, con ulteriori 20 mezzi elettrici già contrattualizzati. Gli investimenti previsti sono inclusi nel piano di transizione ecologica e nel budget, come anche la realizzazione delle stazioni di ricarica presso i depositi aziendali, indispensabili per l'ampliamento della flotta.

Inoltre sono già a buon punto i progetti per l'ammodernamento degli immobili in particolare delle palazzine uffici ed ampie aree dei depositi.

Nel corso dell'anno, si continuerà a lavorare con impegno al sistema tramvia Trieste – Opicina, focalizzandosi sulla fase di ripartenza e sulle revisioni periodiche necessarie per garantire il servizio, apprezzato sia dal territorio che dai turisti.

In collaborazione con gli enti locali, è in corso lo sviluppo di servizi innovativi e diversificati. Sebbene questi servizi possano comportare una redditività specifica ridotta, essi sono considerati elementi chiave per migliorare l'immagine e l'attrattività complessiva del servizio offerto.

In vista dell'evento Go! 2025 (Gorizia e Nova Goriza, capitali europee della cultura), verrà estesa l'attività della piattaforma Glimble. Questa piattaforma si occuperà della gestione dei parcheggi presso lo scalo di Ronchi, della vendita dei titoli di viaggio delle Ferrovie dello Stato e della gestione del bike sharing di Gorizia/Nova Goriza e Trieste.

Per quanto riguarda il costo del personale, a dicembre 2024 le organizzazioni di categoria e i sindacati del settore hanno raggiunto un nuovo accordo per il biennio 2024-2026. Questo prevede un importo una tantum a copertura della vacanza contrattuale, già inclusa nel bilancio 2024, oltre a un significativo aumento del 13% sulla retribuzione fissa, accompagnato da alcune misure qualitative.

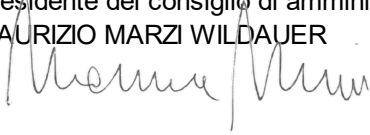
Nei primi mesi dell'anno, si è registrata una svolta positiva nel contenzioso tra le aziende di trasporto pubblico locale e l'Amministrazione Regionale riguardo le quote di contributo relative al CCNL e alle leggi 58/2005 e 296/2006 per il periodo 2012-2020. La Regione ha emesso due decreti distinti per l'erogazione delle quote calcolate secondo il Regolamento approvato con Decreto del Presidente della Regione del 27 settembre 2007 n. 310.

Tuttavia, stante già quanto indicato nella presente relazione, trattandosi di incassi e provvedimenti determinati nel 2025, essendo il contenzioso ancora in attesa di una definizione presso il Tribunale di Trieste, si rinvia la sistemazione della partita al bilancio 2025 una volta conclusa la fase processuale.

Alla luce degli eventi descritti, la Vostra Società ha approvato, nella seduta del Consiglio di amministrazione del 6 dicembre 2024, il budget economico per il 2025, adottando un approccio prudentiale nella sua formulazione.

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****Bilancio di esercizio al 31/12/2024**

<b>Dati anagrafici</b>	
Denominazione	TRIESTE TRASPORTI SPA
Sede	VIA DEI LAVORATORI 2 34144 TRIESTE (TS)
Capitale sociale	17.000.000
Capitale sociale interamente versato	si
Codice CCIAA	TS
Partita IVA	00977240324
Codice fiscale	00977240324
Numero REA	115087
Forma giuridica	Societa' Per Azioni
Settore di attività prevalente (ATECO)	Altri trasporti di linea di passeggeri su strada (49.31.02)
Società in liquidazione	no
Società con socio unico	no
Società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento	no
Appartenenza a un gruppo	no

	31/12/2024	31/12/2023
<b>Stato patrimoniale</b>		
<b>Attivo</b>		
<b>B) Immobilizzazioni</b>		
<b>I - Immobilizzazioni immateriali</b>		
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	445.548	574.449
6) immobilizzazioni in corso e acconti		25.520
Totale immobilizzazioni immateriali	445.548	599.969
<b>II - Immobilizzazioni materiali</b>		
1) terreni e fabbricati	11.117.974	11.434.838
2) impianti e macchinario	526.943	323.152
3) attrezzature industriali e commerciali	156.444	64.236
4) altri beni	19.966.783	17.387.171
5) immobilizzazioni in corso e acconti	602.311	325.475
Totale immobilizzazioni materiali	32.370.455	29.534.872
<b>III - Immobilizzazioni finanziarie</b>		
<b>1) partecipazioni in</b>		
b) imprese collegate	25.000	25.000
Totale partecipazioni	25.000	25.000
<b>2) crediti</b>		
<b>b) verso imprese collegate</b>		
esigibili oltre l'esercizio successivo		265.921
Totale crediti verso imprese collegate		265.921
Totale crediti		265.921
3) altri titoli	4.935.000	
Totale immobilizzazioni finanziarie	4.960.000	290.921
Totale immobilizzazioni (B)	37.776.003	30.425.762
<b>C) Attivo circolante</b>		
<b>I - Rimanenze</b>		
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	886.061	760.677
Totale rimanenze	886.061	760.677
<b>II - Crediti</b>		
<b>1) verso clienti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.487.652	2.587.066
Totale crediti verso clienti	1.487.652	2.587.066
<b>3) verso imprese collegate</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	13.218.194	10.098.742
Totale crediti verso imprese collegate	13.218.194	10.098.742
<b>4) verso controllanti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	92.206	234.210
Totale crediti verso controllanti	92.206	234.210
<b>5) verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	237	
Totale crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	237	
<b>5-bis) crediti tributari</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.483.448	1.979.402
Totale crediti tributari	1.483.448	1.979.402
<b>5-quater) verso altri</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	657.112	52.658
Totale crediti verso altri	657.112	52.658

Totale crediti	16.938.849	14.952.078
<b>IV - Disponibilità liquide</b>		
1) depositi bancari e postali	35.616.501	33.698.428
3) danaro e valori in cassa	50.054	100.170
Totale disponibilità liquide	35.666.555	33.798.598
Totale attivo circolante (C)	53.491.465	49.511.353
D) Ratei e risconti	142.659	82.978
Totale attivo	91.410.127	80.020.093
<b>Passivo</b>		
<b>A) Patrimonio netto</b>		
I - Capitale	17.000.000	17.000.000
IV - Riserva legale	3.587.039	3.587.039
<b>VI - Altre riserve, distintamente indicate</b>		
Riserva straordinaria	7.359.604	7.359.329
Varie altre riserve	279	279
Totale altre riserve	7.359.883	7.359.608
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	173	173
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	6.757.411	2.963.715
Totale patrimonio netto	34.704.506	30.910.535
<b>B) Fondi per rischi e oneri</b>		
4) altri	16.162.459	15.266.922
Totale fondi per rischi ed oneri	16.162.459	15.266.922
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	3.043.509	3.480.055
<b>D) Debiti</b>		
<b>4) debiti verso banche</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	973.219	957.737
esigibili oltre l'esercizio successivo	5.640.827	6.614.045
Totale debiti verso banche	6.614.046	7.571.782
<b>7) debiti verso fornitori</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	6.219.170	4.253.461
Totale debiti verso fornitori	6.219.170	4.253.461
<b>10) debiti verso imprese collegate</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo		5.784.836
Totale debiti verso imprese collegate		5.784.836
<b>11) debiti verso controllanti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	3.476	3.000
Totale debiti verso controllanti	3.476	3.000
<b>12) debiti tributari</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.993.636	820.853
Totale debiti tributari	1.993.636	820.853
<b>13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	318.324	1.221.211
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	318.324	1.221.211
<b>14) altri debiti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	4.932.559	6.058.189
Totale altri debiti	4.932.559	6.058.189
Totale debiti	20.081.211	25.713.332
E) Ratei e risconti	17.418.442	4.649.249
Totale passivo	91.410.127	80.020.093

<b>Varie altre riserve</b>	<b>31/12/2024</b>	<b>31/12/2023</b>
----------------------------	-------------------	-------------------

Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	(3)	
Altre ...	282	279

	31/12/2024	31/12/2023
<b>Conto economico</b>		
<b>A) Valore della produzione</b>		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	71.780.672	67.335.510
<b>5) altri ricavi e proventi</b>		
contributi in conto esercizio	7.153.974	3.952.012
altri	3.621.987	3.451.738
Totale altri ricavi e proventi	10.775.961	7.403.750
Totale valore della produzione	82.556.633	74.739.260
<b>B) Costi della produzione</b>		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	9.969.124	9.724.673
7) per servizi	18.303.636	14.825.718
8) per godimento di beni di terzi	1.015.102	796.988
<b>9) per il personale</b>		
a) salari e stipendi	26.920.496	27.170.860
b) oneri sociali	7.551.009	7.904.999
c) trattamento di fine rapporto	1.673.635	1.681.289
d) trattamento di quiescenza e simili	283.564	266.831
e) altri costi	775.222	840.747
Totale costi per il personale	37.203.926	37.864.726
<b>10) ammortamenti e svalutazioni</b>		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	206.300	236.102
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	6.278.710	6.903.856
Totale ammortamenti e svalutazioni	6.485.010	7.139.958
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(125.384)	28.300
13) altri accantonamenti	2.021.268	329.865
14) oneri diversi di gestione	704.916	707.305
Totale costi della produzione	75.577.598	71.417.533
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	6.979.035	3.321.727
<b>C) Proventi e oneri finanziari</b>		
<b>16) altri proventi finanziari</b>		
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	41.729	
<b>d) proventi diversi dai precedenti</b>		
altri	411.021	2.404
Totale proventi diversi dai precedenti	411.021	2.404
Totale altri proventi finanziari	452.750	2.404
<b>17) interessi e altri oneri finanziari</b>		
altri	111.704	126.980
Totale interessi e altri oneri finanziari	111.704	126.980
17-bis) utili e perdite su cambi	(635)	
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)	340.411	(124.576)
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)	7.319.446	3.197.151
<b>20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate</b>		
imposte correnti	562.035	233.436
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	562.035	233.436
21) Utile (perdita) dell'esercizio	6.757.411	2.963.715

	31/12/2024	31/12/2023
<b>Rendiconto finanziario, metodo indiretto</b>		
<b>A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)</b>		
Utile (perdita) dell'esercizio	6.757.411	2.963.715
Imposte sul reddito	562.035	233.436
Interessi passivi/(attivi)	(341.046)	124.576
(Dividendi)		
(Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	(97.137)	(613.627)
1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	6.881.263	2.708.100
<b>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</b>		
Accantonamenti ai fondi	2.089.421	2.011.154
Ammortamenti delle immobilizzazioni	6.485.010	7.139.958
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	265.921	
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie di strumenti finanziari derivati che non comportano movimentazione monetarie		
Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari	25.520	
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	8.865.872	9.151.112
2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	15.747.135	11.859.212
<b>Variazioni del capitale circolante netto</b>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	(125.384)	21.042
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	1.099.414	(858.881)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	1.965.709	664.365
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	(59.681)	134.657
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	12.769.193	1.831.260
Altri decrementi/(Altri incrementi) del capitale circolante netto	(9.624.643)	362.378
Totale variazioni del capitale circolante netto	6.024.608	2.154.821
3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	21.771.743	14.014.033
<b>Altre rettifiche</b>		
Interessi incassati/(pagati)	341.046	(124.576)
(Imposte sul reddito pagate)	(668.901)	(205.798)
Dividendi incassati		
(Utilizzo dei fondi)	(1.630.430)	(3.983.606)
Altri incassi/(pagamenti)		
Totale altre rettifiche	(1.958.285)	(4.313.980)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	19.813.458	9.700.053
<b>B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento</b>		
<b>Immobilizzazioni materiali</b>		
(Investimenti)	(9.114.293)	(4.662.867)
Disinvestimenti	97.137	623.979
<b>Immobilizzazioni immateriali</b>		
(Investimenti)	(77.399)	(163.061)
Disinvestimenti		
<b>Immobilizzazioni finanziarie</b>		
(Investimenti)	(4.935.000)	
Disinvestimenti		
<b>Attività finanziarie non immobilizzate</b>		
(Investimenti)		
Disinvestimenti		
(Acquisizione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide)		

Cessione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide		
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(14.029.555)	(4.201.949)
<b>C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>		
<b>Mezzi di terzi</b>		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	15.482	15.235
Accensione finanziamenti		
(Rimborso finanziamenti)	(973.218)	(957.738)
<b>Mezzi propri</b>		
Aumento di capitale a pagamento		(3)
(Rimborso di capitale)		
Cessione/(Acquisto) di azioni proprie		
(Dividendi e acconti su dividendi pagati)	(2.958.210)	(1.088.000)
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	(3.915.946)	(2.030.506)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	1.867.957	3.467.598
Effetto cambi sulle disponibilità liquide		
<b>Disponibilità liquide a inizio esercizio</b>		
Depositi bancari e postali	33.698.428	30.249.784
Assegni		
Danaro e valori in cassa	100.170	81.216
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	33.798.598	30.331.000
Di cui non liberamente utilizzabili		
<b>Disponibilità liquide a fine esercizio</b>		
Depositi bancari e postali	35.616.501	33.698.428
Assegni		
Danaro e valori in cassa	50.054	100.170
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	35.666.555	33.798.598
Di cui non liberamente utilizzabili		

## Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2024

### Nota integrativa, parte iniziale

Signori Azionisti,

il bilancio sottoposto alla Vostra attenzione è stato redatto in conformità alle norme contenute negli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile, interpretate ed integrate dai principi contabili nazionali emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i principi contabili OIC), si compone dei seguenti documenti: Stato Patrimoniale, Conto Economico, Rendiconto Finanziario e Nota Integrativa.

La redazione del bilancio richiede l'effettuazione di stime che hanno effetto sui valori delle attività e passività e sulla relativa informativa di bilancio. I risultati che si consuntiveranno potranno differire da tali stime. Le stime sono riviste periodicamente e gli effetti dei cambiamenti di stima, ove non derivanti da stime errate, sono rilevati nel conto economico dell'esercizio in cui si rilevano necessari ed opportuni, se tali cambiamenti hanno effetti solo su tale esercizio, ed anche negli esercizi successivi se i cambiamenti influenzano sia l'esercizio corrente sia quelli successivi.

Le informazioni presenti in nota integrativa sono presentate secondo l'ordine in cui le relative voci sono indicate

negli schemi di stato patrimoniale e conto economico

## Principi di redazione

(Rif. art. 2423, C.c.e 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.

Nello specifico la redazione del presente bilancio avviene nella prospettiva di continuazione della società in quanto l'attività di trasporto pubblico esercitata dalla vostra società si svolge, come già descritto nella Relazione sulla Gestione, nel quadro del “Contratto di servizio per la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale di persone automobilistico, urbano ed extraurbano, tranviario e marittimo di competenza della regione autonoma Friuli Venezia Giulia”, di durata decennale, sottoscritto in data 15 novembre 2019, tra la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e TPL FVG Scarl (società consortile della quale fa parte Trieste Trasporti).

La continuità dell’Azienda, quindi, potrebbe essere messa in discussione solo laddove si verifici una delle cause di risoluzione del predetto Contratto di servizio, situazione astrattamente possibile, ma che al momento non può ritenersi certamente configurabile.

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%

Tipo Bene	% Ammorta mento
Autobus di linea e scuolabus	12,5%
Autoveicoli trasporto cose	20%
Autoveicoli trasporto persone	25%
Contenitori di gradi 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**

<b>Saldo al 31/12/2024</b>	<b>Saldo al 31/12/2023</b>	<b>Variazioni</b>
----------------------------	----------------------------	-------------------

445.548	599.969	(154.421)
---------	---------	-----------

## 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
<b>Valore di inizio esercizio</b>				
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
<b>Variazioni nell'esercizio</b>				
Incrementi per acquisizioni	77.399			77.399
Riclassifiche (del valore di bilancio)		(25.520)		(25.520)
Ammortamento dell'esercizio	206.300			206.300
Totale variazioni	(128.901)	(25.520)		(154.421)
<b>Valore di fine esercizio</b>				
Costo	4.267.842		110.681	4.378.523
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	3.822.294		110.681	3.932.975
Valore di bilancio	445.548			445.548

Gli importi capitalizzati nelle immobilizzazioni immateriali riguardano principalmente software e licenze impiegati nella gestione di sistemi di bordo e di sede.

## Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
32.370.455	29.534.872	2.835.583

## 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
<b>Valore di inizio esercizio</b>						
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
<b>Variazioni nell'esercizio</b>						
Incrementi per acquisizioni	47.802	279.272	110.225	8.400.158	276.836	9.114.293
Ammortamento dell'esercizio	364.666	75.481	18.017	5.820.546		6.278.710
Totale variazioni	(316.864)	203.791	92.208	2.579.612	276.836	2.835.583
<b>Valore di fine esercizio</b>						
Costo	14.079.623	2.683.817	992.428	102.345.952	602.311	120.704.131
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	1.514.049	2.156.874	835.984	82.379.169		86.886.076
Svalutazioni	1.447.600					1.447.600
Valore di bilancio	11.117.974	526.943	156.444	19.966.783	602.311	32.370.455

Nel 2024 l'investimento più significativo riguarda l'acquisto di 18 mezzi tpl di cui 13 autobus elettrici per Euro 6.630 mila, nonché 5 autobus diesel per un valore di Euro 1.293 mila

Gli autobus diesel riguardano un'ultima fornitura 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.

L'acquisto degli autobus elettrici, invece, si inquadrano in un piano più ampio di transizione ecologica, ampiamente descritto nella relazione sulla gestione, che coinvolge tutte le aziende del consorzio TPL FVG finanziato da fondi pubblici locali nazionali ed europei.

Nel settembre 2024, sono stati messi in servizio 13 nuovi autobus elettrici acquistati da Powerbus. Questi mezzi,

lunghi 12 metri e con una capacità di oltre 80 persone, contribuiscono a ridurre le emissioni di anidride carbonica. L'investimento è coperto per la quasi totalità del valore da un contributo PNRR assegnato al Comune di Trieste.

A fronte sono stati venduti 4 mezzi usati completamente ammortizzati.

Nell'esercizio, ancora, hanno trovato avanzamento 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.

In particolare, sono stati capitalizzati nell'esercizio le installazioni relative a strumenti di vendita, nonché display e monitor infodinamici, dedicati alla comunicazione in tempo reale di informazioni alla clientela per un investimento complessivo di circa Euro 411 mila.

Allo stesso tempo si è investito in impianti per la transizione ecologica, installando 3 punti di ricarica per gli autobus elettrici per circa Euro 209mila, e investendo in sistemi di videosorveglianza ed altre attrezzature per Euro 70mila.

Ulteriori incrementi dei cespiti nel 2024 riguardano acquisti per attrezzature per l'officina.

La transizione ecologica richiede anche investimenti in termini di aree, nel 2024 è stato acquistato uno terreno per l'installazione dei punti di ricarica per i bus elettrici Euro 48 mila.

## Operazioni di locazione finanziaria

Ai sensi dell'articolo 2427, primo comma, n. 22, C.c. la società al 31/12/2024 ha in essere n. 3 contratti di locazione finanziaria della durata di 4 anni riguardanti 3 mezzi di cui uno Granturismo e due scuolabus.

	Importo
Ammontare complessivo dei beni in locazione finanziaria al termine dell'esercizio	287.241
Ammortamenti che sarebbero stati di competenza dell'esercizio	31.959
Rettifiche e riprese di valore che sarebbero state di competenza dell'esercizio	0
Valore attuale delle rate di canone non scadute al termine dell'esercizio	232.833
Oneri finanziari di competenza dell'esercizio sulla base del tasso d'interesse effettivo	20.235

## Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
---------------------	---------------------	------------

4.960.000	290.921	4.669.079
-----------	---------	-----------

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

	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale Partecipazioni	Altri titoli
<b>Valore di inizio esercizio</b>				
Costo	25.000	6.165	31.165	
Svalutazioni		6.165	6.165	
Valore di bilancio	25.000		25.000	
<b>Variazioni nell'esercizio</b>				
Incrementi per acquisizioni				4.935.000
Totale variazioni				4.935.000
<b>Valore di fine esercizio</b>				
Costo	25.000	6.165	31.165	4.935.000
Svalutazioni		6.165	6.165	
Valore di bilancio	25.000		25.000	4.935.000

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'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.

## Variazioni e scadenza dei crediti immobilizzati

	Crediti immobilizzati verso imprese collegate	Totale crediti immobilizzati
Valore di inizio esercizio	265.921	265.921
Variazioni nell'esercizio	(265.921)	(265.921)

Il residuo finanziamento infruttifero erogato al consorzio TPL FVG è stato riallocato nei crediti a breve termine.

## 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 perc.	Valore a bilancio o corrispondent e credito
TPL FVG	GORI ZIA	01024770313	100.000	5.162	145.132	36.283	25	25.000
<b>Totale</b>								25.000

Gli importi del patrimonio netto e del risultato di esercizio si riferiscono al bilancio 2023 (ultimo bilancio approvato dall'assemblea).

## Valore delle immobilizzazioni finanziarie

### Altri titoli

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
4.935.000		4.935.000

Le variazioni intervenute nell'esercizio sono le seguenti.

Descrizione	Incrementi per acquisizioni	Riclassifiche	Decrementi per alienazioni (del valore di bilancio)	Rivalutazioni	Svalutazioni	Altre variazioni	Fair value
-------------	-----------------------------	---------------	---	---------------	--------------	------------------	------------

Titoli a cauzione							
Titoli in garanzia							
Altri	4.935.000						
(F.do svalutazione titoli immob.ti)							
Strumenti finanziari derivati							
Arrotondamento							
<b>Totale</b>	<b>4.935.000</b>						

Tali titoli rappresentano un investimento BTP a medio termine per la società, iscritti al costo di acquisto ad un valore sotto la pari con scadenza a luglio 2026.

## Analisi del valore delle immobilizzazioni finanziarie

	Valore contabile
Altri titoli	4.935.000

## Dettaglio del valore degli altri titoli immobilizzati

Descrizione	Valore contabile
Altri ...	4.935.000
<b>Totale</b>	<b>4.935.000</b>

## Attivo circolante

### Rimanenze

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
886.061	760.677	125.384

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	760.677	125.384	886.061
Totale rimanenze	760.677	125.384	886.061

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

Descrizione	Importo
F.do obsolescenza magazzino al 31/12/2023	10.560
Utilizzo del fondo obsolescenza nell'esercizio	
Saldo f.do obsolescenza magazzino al 31/12/2024	10.560

## Crediti iscritti nell'attivo circolante

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
16.938.849	14.952.078	1.986.771

## 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	2.587.066	(1.099.414)	1.487.652	1.487.652
Crediti verso imprese collegate iscritti nell'attivo circolante	10.098.742	3.119.452	13.218.194	13.218.194
Crediti verso imprese controllanti iscritti nell'attivo circolante	234.210	(142.004)	92.206	92.206
Crediti verso imprese		237	237	237

sottoposte al controllo delle controllanti iscritte nell'attivo circolante				
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	1.979.402	(495.954)	1.483.448	1.483.448
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	52.658	604.454	657.112	657.112
<b>Totale crediti iscritti nell'attivo circolante</b>	<b>14.952.078</b>	<b>1.986.771</b>	<b>16.938.849</b>	<b>16.938.849</b>

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.

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 31/12/2024 riguardano le partite relative a TPL FVG in merito al corrispettivo di servizio per i saldi 2024 nella misura del 10% pari a Euro 4.747 mila. Il residuo dei crediti riguardano: quote di agevolazione scolastico residenti e Over65 e Forze dell'Ordine per circa Euro 1.510 mila, crediti per circa Euro 5.722 mila relativi ai contributi PNRR per bus elettrici ancora da incassare dalla Regione FVG, crediti per il contributo linea marittima Trieste-Mirammar per circa Euro 566mila incassato i primi del 2025 e altre partite commerciali per circa Euro 277mila.

I crediti commerciali verso terzi per circa Euro 1.488mila; crediti tributari così composti: Euro 995mila crediti accisa gasolio, Euro 70mila crediti d'imposta per beni strumentali e Euro 118mila credito per ritenute.

I crediti tributari relativi alle imposte dirette sono esposti in bilancio al netto della compensazione così come previsto dall'art. 2423-ter, comma 6, del codice civile. Gli importi lordi sono così individuati:

- credito IRES Euro 362.817
- credito IRAP Euro 233.436.

## 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	Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	Crediti verso collegate iscritti nell'attivo circolante	Crediti verso controllanti iscritti nell'attivo circolante	Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti iscritti nell'attivo circolante
Italia	1.487.652	13.218.194	92.206	237
<b>Totale</b>	<b>1.487.652</b>	<b>13.218.194</b>	<b>92.206</b>	<b>237</b>

Area geografica	Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	Totale crediti iscritti nell'attivo circolante
Italia	1.483.448	657.112	16.938.849
<b>Totale</b>	<b>1.483.448</b>	<b>657.112</b>	<b>16.938.849</b>

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 31/12/2023	7.489.052	7.489.052
Utilizzo nell'esercizio	1.363.869	1.363.869
<b>Saldo al 31/12/2024</b>	<b>6.125.183</b>	<b>6.125.183</b>

Nel corso del 2024 si è provveduto allo stralcio parziale di crediti per sanzioni relative agli anni 2018-2020 per impossibilità di recupero per Euro 1.364 mila.

## Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
35.666.555	33.798.598	1.867.957

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	33.698.428	1.918.073	35.616.501
Denaro e altri valori in cassa	100.170	(50.116)	50.054
<b>Totale disponibilità liquide</b>	<b>33.798.598</b>	<b>1.867.957</b>	<b>35.666.555</b>

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 e dell'incasso di contributi a copertura di costi ordinari e investimenti.

## Ratei e risconti attivi

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
142.659	82.978	59.681

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.

Anche per tali poste, i criteri adottati nella valutazione e nella conversione dei valori espressi in moneta estera sono riportati nella prima parte della presente nota integrativa.

Non sussistono, al 31/12/2024, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

	Ratei attivi	Risconti attivi	Totale ratei e risconti attivi
Valore di inizio esercizio		82.978	82.978
Variazione nell'esercizio	48.185	11.496	59.681
Valore di fine esercizio	48.185	94.474	142.659

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

Descrizione	Importo
Risconti attivi commerciali	71.049
Risconti attivi per premi ass.	23.425
Ratei attivi interessi titoli	48.185
Altri di ammontare non apprezzabile	

Totale	142.659
--------	---------

## Nota integrativa, passivo e patrimonio netto

### Patrimonio netto

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

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
34.704.506	30.910.535	3.793.971

### Variazioni nelle voci di patrimonio netto

	Valore di inizio esercizio	Destinazione del risultato dell'esercizio o precedente	Altre variazioni				Risultato di 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
Riserva straordinaria	7.359.329			275				7.359.604
Varie altre riserve	279			3	3			279
Totale altre riserve	7.359.608			278	3			7.359.883
Utili (perdite) portati a nuovo	173							173
Utile	2.963.715	2.963.440			275		6.757.411	6.757.411

(perdita) dell'esercizio								
Totale patrimonio netto	30.910.535	2.963.440		278	278		6.757.411	34.704.506

## Dettaglio delle altre riserve

Descrizione	Importo
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	(3)
Altre ...	282
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	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi	
				per copertura perdite	per altre ragioni
Capitale	17.000.000	B			
Riserva legale	3.587.039	A,B	3.587.039		
<b>Altre riserve</b>					
Riserva straordinaria	7.359.604	A,B,C,D	7.359.329		
Varie altre riserve	279				
Totale altre riserve	7.359.883		7.359.329		
Utili portati a nuovo	173	A,B,C,D			
Totale	27.947.095		10.946.368		
Residua quota distribuibile			10.946.368		

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
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	(3)	A,B,C,D
Altre ...	282	A,B,C,D

<b>Totale</b>	279
Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci D: per altri vincoli statutari E: altro	

## Fondi per rischi e oneri

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

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
16.162.459	15.266.922	895.537

	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio	15.266.922	15.266.922
<b>Variazioni nell'esercizio</b>		
Accantonamento nell'esercizio	2.021.268	2.021.268
Utilizzo nell'esercizio	1.125.731	1.125.731
Totale variazioni	895.537	895.537
<b>Valore di fine esercizio</b>	16.162.459	16.162.459

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 9.437 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 per Euro 200 mila e adeguato il valore alla variazione del corrispettivo, per Euro 219 mila.
- fondi per costi relativi a dipendenti: riguardano Euro 2.903 mila in generale per controversie in essere collegate con il rapporto di lavoro e/o alla 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; Euro 91 mila riguardano un contenzioso con l'INPS sempre per partite riguardanti i dipendenti.

- 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 540 mila, dopo l'utilizzo di Euro 143 mila nell'esercizio.
- rapporti tra consorziati per contenziosi per Euro 1.212 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.
- altre voci minori riguardano partite commerciali per Euro 405 mila, spese legali per vari contenziosi in corso per Euro 232 mila dopo l'utilizzo di Euro 17 mila, e infine oneri legati al completamento di lavori legati allo smaltimento di serbatoi gasolio, di cui residuano Euro 81 mila.

## Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

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

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
3.043.509	3.480.055	(436.546)

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
Valore di inizio esercizio	3.480.055
<b>Variazioni nell'esercizio</b>	
Accantonamento nell'esercizio	68.153
Utilizzo nell'esercizio	504.699
Totale variazioni	(436.546)
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>3.043.509</b>

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito della società al 31/12/2024 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 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
20.081.211	25.713.332	(5.632.121)

## 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	7.571.782	(957.736)	6.614.046	973.219	5.640.827	1.588.069
Debiti verso fornitori	4.253.461	1.965.709	6.219.170	6.219.170		
Debiti verso imprese collegate	5.784.836	(5.784.836)				
Debiti verso controllanti	3.000	476	3.476	3.476		
Debiti tributari	820.853	1.172.783	1.993.636	1.993.636		
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.221.211	(902.887)	318.324	318.324		
Altri debiti	6.058.189	(1.125.630)	4.932.559	4.932.559		
<b>Totale debiti</b>	<b>25.713.332</b>	<b>(5.632.121)</b>	<b>20.081.211</b>	<b>14.440.384</b>	<b>5.640.827</b>	<b>1.588.069</b>

Nella voce Debiti verso banche è presente la quota capitale residua al 31/12/2024 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 6.219 mila verso fornitori terzi che includono Euro 2.013 mila per fatture da ricevere.

Nei debiti tributari si registrano ritenute operate alla fonte sui redditi dei dipendenti per circa Euro 1.726 mila, versate nel mese di gennaio 2025 nonché Euro 562 mila per debiti per imposte.

I debiti tributari relativi alle imposte dirette sono esposti in bilancio al netto della compensazione, come previsto dall'art. 2423-ter, comma 6, del codice civile. Gli importi lordi di tali debiti sono così individuati:

- debito IRES pari a Euro 133.701
- debito IRAP pari a Euro 428.334.

La voce dei debiti verso istituti previdenziali raccoglie le partite relative ai costi del personale per oneri previdenziali, versate nel mese di gennaio 2025 per Euro 318 mila.

Negli Altri debiti la voce preponderante si riferisce a partite del personale relative al contratto nazionale Una tantum 2024 per Euro 516 mila, ferie non fruite per Euro 1.050 mila e i sistemi premianti per Euro 2.349 mila nonché Euro 447 mila per le voci variabili del mese di dicembre in pagamento nel mese di gennaio.

## Suddivisione dei debiti per area geografica

La ripartizione dei Debiti al 31/12/2024adm secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Debiti verso banche	Debiti verso fornitori
Italia	6.614.046	6.219.170
<b>Totale</b>	<b>6.614.046</b>	<b>6.219.170</b>

Area geografica	Debiti verso imprese controllanti	Debiti tributari	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	Altri debiti	Debiti
Italia	3.476	1.993.636	318.324	4.932.559	20.081.211
<b>Totale</b>	<b>3.476</b>	<b>1.993.636</b>	<b>318.324</b>	<b>4.932.559</b>	<b>20.081.211</b>

## 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	Debiti assistiti da pegni	Debiti assistiti da privilegi speciali	Totale debiti assistiti da garanzie reali		
Debiti verso banche	6.614.046			6.614.046		6.614.046
Debiti verso fornitori					6.219.170	6.219.170
Debiti verso controllanti					3.476	3.476
Debiti tributari					1.993.636	1.993.636
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale					318.324	318.324
Altri debiti					4.932.559	4.932.559
<b>Totale debiti</b>	<b>6.614.046</b>			<b>6.614.046</b>	<b>13.467.165</b>	<b>20.081.211</b>

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 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
17.418.442	4.649.249	12.769.193

	Ratei passivi	Risconti passivi	Totale ratei e risconti passivi
Valore di inizio esercizio	50.794	4.598.455	4.649.249
Variazione nell'esercizio	(6.425)	12.775.617	12.769.193
Valore di fine esercizio	44.369	17.374.072	17.418.442

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

Descrizione	Importo
Ratei per Interessi passivi	44.369
Risconti passivi commerciali	69.280
Risconti passivi per titoli di	2.723.026

Risconti passivi comm. MLT	34.127
Risc. pass. rec KM corr TPL	1.039.917
Risconti passivi mlt contribut	12.030.870
Risconti passivi corr. Reg.	1.474.655
Risconti passivi per tesserini	2.198
Altri di ammontare non apprezzabile	
<b>Totale</b>	<b>17.418.442</b>

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

Nei risconti passivi sono inclusi i ricavi di competenza futura relativi ad abbonamenti acquistati nel 2024 ma aventi validità nel 2025, 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 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
82.556.633	74.739.260	7.817.373

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	71.780.672	67.335.510	4.445.162
Altri ricavi e proventi	10.775.961	7.403.750	3.372.211
<b>Totale</b>	<b>82.556.633</b>	<b>74.739.260</b>	<b>7.817.373</b>

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	71.780.672
Altre	
<b>Totale</b>	<b>71.780.672</b>

## 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	71.780.672
<b>Totale</b>	<b>71.780.672</b>

## Costi della produzione

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
75.577.598	71.417.533	4.160.065

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	9.969.124	9.724.673	244.451
Servizi	18.303.636	14.825.718	3.477.918

Godimento di beni di terzi	1.015.102	796.988	218.114
Salari e stipendi	26.920.496	27.170.860	(250.364)
Oneri sociali	7.551.009	7.904.999	(353.990)
Trattamento di fine rapporto	1.673.635	1.681.289	(7.654)
Trattamento quiescenza e simili	283.564	266.831	16.733
Altri costi del personale	775.222	840.747	(65.525)
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	206.300	236.102	(29.802)
Ammortamento immobilizzazioni materiali	6.278.710	6.903.856	(625.146)
Variazione rimanenze materie prime	(125.384)	28.300	(153.684)
Altri accantonamenti	2.021.268	329.865	1.691.403
Oneri diversi di gestione	704.916	707.305	(2.389)
<b>Totale</b>	<b>75.577.598</b>	<b>71.417.533</b>	<b>4.160.065</b>

## Costi di produzione

I costi della produzione registrano un incremento di Euro 4.160 mila pari a circa un +6% rispetto all'annualità 2023.

Il maggior incremento si evidenzia nella voce B 7) costi per servizi da terzi principalmente per i costi di gestione delle nuove linee marittime (TS-Monfalcone e TS-Miramar) per circa Euro 2.864mila.

La seconda voce che porta a un aumento dei costi di produzione riguarda gli accantonamenti per fondi rischi e oneri per circa una variazione di Euro 1.691mila i cui dettagli si riportano nel relativo paragrafo del passivo patrimoniale.

Per maggior dettagli delle varie voci si rimanda alle spiegazioni riportate nella Relazione di Gestione.

## Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
340.411	(124.576)	464.987

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023	Variazioni
Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni	41.729		41.729
Proventi diversi dai precedenti	411.021	2.404	408.617
(Interessi e altri oneri finanziari)	(111.704)	(126.980)	15.276
Utili (perdite) su cambi	(635)		(635)
<b>Totale</b>	<b>340.411</b>	<b>(124.576)</b>	<b>464.987</b>

## 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	111.704
<b>Totale</b>	<b>111.704</b>

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

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

Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
562.035	233.436	328.599

Imposte	Saldo al 31/12/2024	Saldo al 31/12/2023	Variazioni
<b>Imposte correnti:</b>	562.035	233.436	328.599
IRES	133.701		133.701
IRAP	428.334	233.436	194.898
<b>Totale</b>	<b>562.035</b>	<b>233.436</b>	<b>328.599</b>

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 teorico:

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

Descrizione	Valore	Imposte
Risultato prima delle imposte	7.319.446	
<b>Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:</b>		
<b>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:</b>		
accantonamenti	2.021.267	
sistemi premianti	1.692.906	
<b>Totale</b>	<b>3.714.173</b>	

<b>Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti</b>		
utiliz.fondi/rigiro diff.temp	(4.516.115)	
<b>Totale</b>	(4.516.115)	
<b>Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi</b>		
variazioni in aumento	632.563	
variazioni in diminuzione	(4.364.638)	
utilizzo perdite fiscali	(2.228.344)	
<b>Totale</b>	(5.960.419)	
Imponibile fiscale	557.085	
<b>Imposte correnti sul reddito dell'esercizio</b>		133.701

## Determinazione dell'imponibile IRAP

Descrizione	Valore	Imposte
Differenza tra valore e costi della produzione	46.204.229	
utilizzo fondi	(1.101.256)	
variazioni in aumento	577.308	
deduzioni IRAP	(32.714.859)	
contributi non imponibili	(2.766.998)	
<b>Totale</b>	<b>10.198.424</b>	
Onere fiscale teorico (%)	4,2	428.334
<b>Differenza temporanea deducibile in esercizi successivi:</b>		
Imponibile Irap	10.198.424	
<b>IRAP corrente per l'esercizio</b>		<b>428.334</b>

## Informativa sulle perdite fiscali

	Ammontare esercizio corrente	Ammontare esercizio precedente
<b>Perdite fiscali</b>		
dell'esercizio		1.484.588
di esercizi precedenti	8.429.108	6.944.520
<b>Totale perdite fiscali</b>	<b>8.429.108</b>	<b>8.429.108</b>
Perdite fiscali a nuovo recuperabili con ragionevole certezza	6.200.764	8.429.108

## 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	31/12/2024	31/12/2023	Variazioni
Dirigenti	3	4	(1)
Quadri	6	6	
Impiegati	97	98	(1)
Operai	65	66	(1)
Altri	548	558	(10)
<b>Totale</b>	<b>719</b>	<b>732</b>	<b>(13)</b>

Il contratto nazionale di lavoro applicato è quello del settore del trasporto pubblico locale per gli autoferrotranvieri ed internavigatori con le previsioni economiche già descritte nella relazione sulla gestione e nella nota integrativa alla voce costi del personale.

	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Altri dipendenti	Totale Dipendenti
Numero medio	3	6	97	65	548	719

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

	Amministratori	Sindaci
Compensi	116.250	54.458

## 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.

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

## Categorie di azioni emesse dalla società

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

<b>Azioni/Quote</b>	<b>Numero</b>	<b>Valore nominale in Euro</b>
Azioni Ordinarie	34.000	500
Azioni Privilegiate	0	0
Azioni A Voto limitato	0	0
Azioni Prest. Accessorie	0	0
Azioni Godimento	0	0
Azioni A Favore prestatori di lavoro	0	0
Azioni senza diritto di voto	0	0
Altre	0	0
Quote	0	0
<b>Totale</b>	<b>34.000</b>	<b>0</b>

Le azioni e i titoli emessi sono i seguenti:

<b>Azioni e titoli emessi dalla società</b>	<b>Numero</b>
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 31/12/2024 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
Contributo CCNL Legge 47/2004	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	1.209.618,00
Contributo CCNL Legge 296/2006	Regione Friuli Venezia Giulia	1.239.039,20
Contributo CCNL Legge.58/2005	Regione Friuli-Venezia Giulia	1.275.484,00
Recupero accisa gasolio autotrazione	Agenzia delle Dogane	

Descrizione Contributo	Ente Erogante	Contributo Incassato
		1.322.818,90
Contributi progetti Europei - Sunrise	Atos Solution	57.728,13
Contributi progetti Europei - Sunrise	Atos Solution	29.859,38
Contributo Bikesharing	Comune di Trieste	52.447,40
Contributi Formazione	Fondimpresa	49.023,60
Credito d'imposta Art Bonus	Regione Friuli Venezia Giulia	2.000,00
Credito d'imposta Art Bonus	Agenzia delle Entrate	6.500,00
Ciclomobilita'	Regione Friuli Venezia Giulia	32.710,00
Contributo installazione pellicole Covid	Regione Friuli Venezia Giulia	171.925,00
MAAS	Regione Friuli Venezia Giulia	489.600,00
Contributo ristori Covid	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	2.539.811,35

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

	Soggetto ricevente	Contributo erogato
1	Associazioni Scientifiche	1.500,00
2	Associazioni Culturali	16.450,00
3	Associazioni Sportive	9.250,00
4	Enti/Associazioni religiosi	7.328,00
5	Istituti scolastici	4.000,00
6	ONLUS	12.000,00

## Proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite

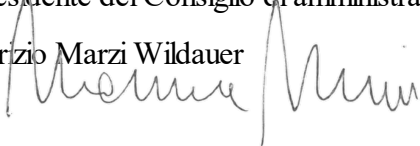
Si propone all'Assemblea dei Soci di destinare il risultato d'esercizio, pari a Euro 6.757.411, a dividendo nella misura di Euro 148,00 per azione – per complessivi Euro 5.032.000 – ed Euro 1.725.411 a riserva straordinaria.

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.

Il Presidente del Consiglio di amministrazione

Maurizio Marzi Wildauer



## Dichiarazione di conformità del bilancio

Il sottoscritto Mario Giamporcaro iscritto all'albo dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili di Trieste al n. 215 quale incaricato della società, ai sensi dell'art. 31, comma 2-quinquies della l.340/2000, dichiara che il documento informatico in formato xbrl contenente lo stato patrimoniale, il conto economico, il rendiconto finanziario e la nota integrativa sono conformi ai corrispondenti documenti originali depositati presso la società.

**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 nel marzo 2025.

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 2024 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 31.12.2024, redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione, che evidenzia un risultato d'esercizio di euro 6.757.411 (euro 2.963.715 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 2025 contenente un giudizio senza modifica. Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale il bilancio d'esercizio al 31.12.2024 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 del soggetto incaricato della revisione legale ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-octies d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 141.

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**

Abbiamo verificato che gli amministratori hanno dichiarato la conformità alle norme di riferimento che disciplinano la redazione del 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 Società al 31.12.2024, 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 2024, così come redatto dagli amministratori.

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

oOo

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

Trieste, 11 aprile 2025

Per Il Collegio sindacale

Il Presidente

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Maria Mouni". 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

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 della Trieste Trasporti S.p.A. (la Società) costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2024, 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 2024, 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**

**Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), e-bis) ed e-ter), del D.Lgs. 39/100**

Gli amministratori della Trieste Trasporti S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Trieste Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2024, inclusa la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

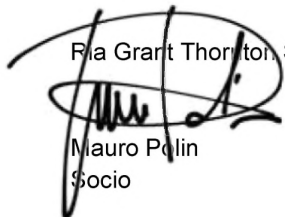
Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Trieste Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2024;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Trieste Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione è redatta in conformità alle norme di legge. Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e-ter), 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 2025



Ria Grant Thornton S.p.A.  
Mauro Polin  
Socio