

Metano 2030

Dott.ing. Fabrizio Cagossi – Tper s.p.a.

24 maggio 2019

Il Consiglio d'Amministrazione di Tper ha deliberato il **progetto di bilancio 2018** redatto, per il secondo anno, seguendo i principi contabili IFRS. Per il suo status di **Ente di Interesse Pubblico** – *che caratterizza solo poche società di tpl in Italia* - Tper è sottoposta alla vigilanza della Consob ed è tenuta a conformarsi ai principi contabili internazionali che consentono di misurare l'economicità, l'efficienza e la solidità aziendale.

Il consuntivo 2018 evidenzia un **utile netto dell'esercizio di 8,2 milioni di euro**, in linea con quanto conseguito l'anno precedente.

La consistenza del **patrimonio netto** della società è di **150,2 milioni di euro** (+3 milioni di euro rispetto al 2017); nel 2018 Tper registra **261 milioni di euro** alla voce **ricavi e altri proventi**, con un aumento di 6,3 milioni (+2,5%) sul precedente esercizio.

A fronte di un incremento anche di **costi e altri oneri operativi**, che ammontano a **232,3 milioni di euro** (+5%, principalmente per effetto dell'aumento dei costi di carburanti, materie prime e servizi), è stata importante la politica di orientamento all'efficienza della gestione, costantemente perseguita da Tper, che è alla base del positivo **risultato operativo**, che **supera i 10 milioni di euro**.

Significativo di quanto concretizzato nel triennio 2016-2018 in tema di investimenti per oltre 211 milioni euro (156 dei quali con risorse proprie dell'azienda) per il miglioramento di mezzi e servizi è l'aumento degli **ammortamenti**, nel 2018 pari a **14,4 milioni di euro** (+3,2 milioni sul 2017).

Nel corso del 2018 sono stati realizzati investimenti per **28,1 milioni di euro**, che comprendono il rinnovo della flotta di autobus, l'acquisto di veicoli ad alta compatibilità ambientale e lo sviluppo di nuove tecnologie, la cui parte importante è riferita all'implementazione della bigliettazione elettronica e alla dematerializzazione dei titoli di viaggio, anche attraverso le *app* Muver e Roger: applicazioni e strumenti che consentono sempre maggiore comodità dei sistemi di pagamento e, quindi, una facilità d'accesso ai servizi per l'utenza.

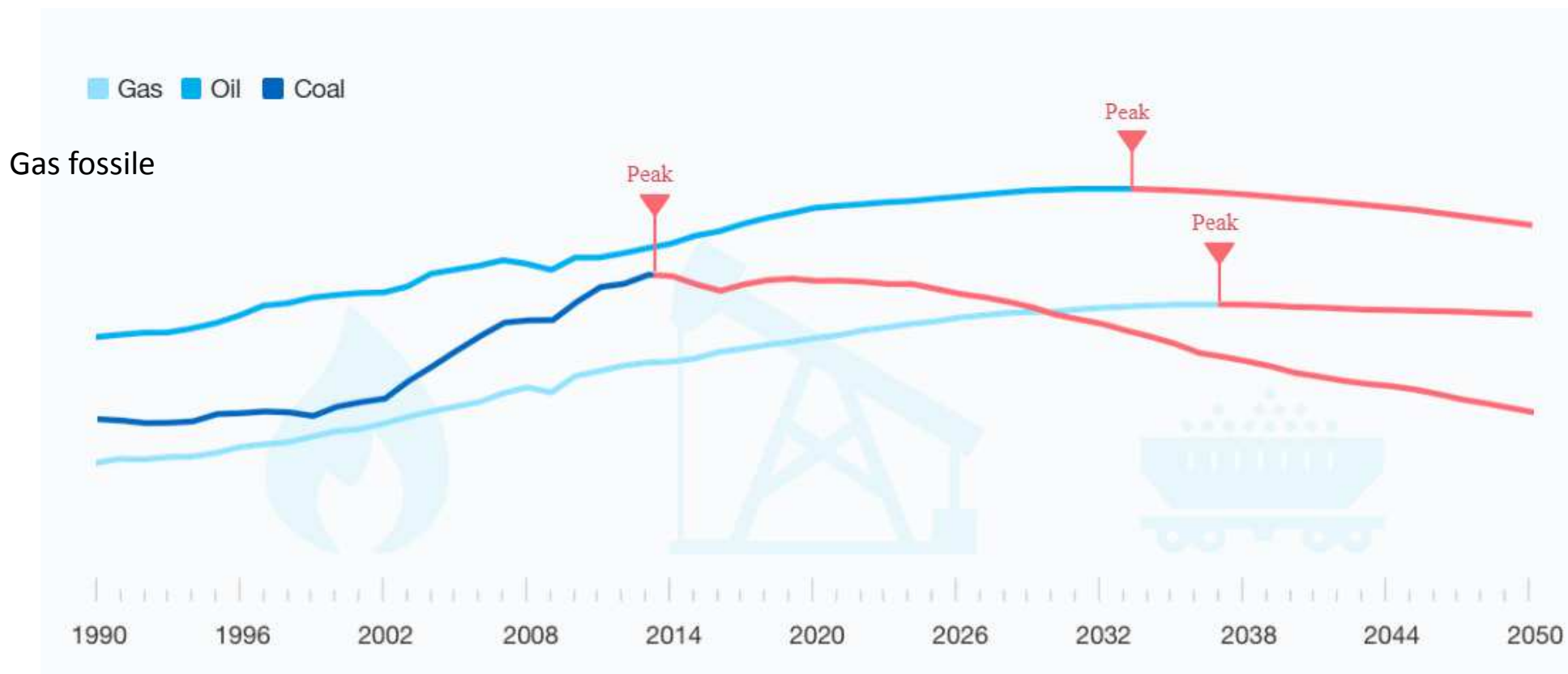
E, da parte loro, gli utenti hanno riconosciuto e premiato lo sforzo di Tper anche oltre le aspettative e le previsioni, soprattutto in considerazione di quanto già rilevato nel recente passato. Non accenna, infatti, a fermarsi il trend di **continua crescita dei passeggeri trasportati** che prosegue da sei anni a questa parte: nel 2018 l'Azienda **supera la quota mai raggiunta di 160 milioni di viaggi effettuati sui propri bus e treni**.

L'aumento non è relativo al solo trasporto su gomma sui bus di **Bologna (135,5 milioni di passeggeri trasportati nel 2018; +3,4% sul 2017)** e **Ferrara (13,5 milioni di passeggeri nel 2018; +2,6%)** – nei due bacini complessivamente, in sei anni, i viaggiatori sono aumentati del 20% - ma anche in modo significativo sui **servizi ferroviari** che Tper svolge su rete regionale FER e RFI (**11,8 milioni di viaggi nel 2018; +11,9%**).

La scelta degli utenti per un utilizzo sempre più sistematico e fidelizzato del trasporto pubblico è indicata anche dal balzo fatto registrare nel 2018 dal numero degli **abbonamenti annuali Tper**, che sfondano per la prima volta il muro dei "centomila": sono, infatti, **102.265**. In aumento anche gli **abbonamenti mensili**, che salgono a **688.289**, con un aumento del 5% rispetto al 2017.

Sono dati che dimostrano il gradimento degli utenti per i servizi erogati da Tper - che nel tempo si è impegnata particolarmente nel rinnovare i propri mezzi e migliorare la vicinanza all'utenza con azioni a largo raggio - ma anche il risultato di provvedimenti importanti in tema di sviluppo della mobilità sostenibile da parte della Regione Emilia-Romagna, con l'integrazione tariffaria ferro-gomma, e delle Amministrazioni locali, per favorire gli spostamenti dell'utenza pendolare e scolastica nei territori urbani ed extraurbani.

Filovia	1.903.845	4,31%
Elettrico	40.450	0,09%
Ibrido	2.364.968	5,35%
Metano	10.508.130	23,78%
Diesel	29.371.238	66,47%
tot	44.188.631	

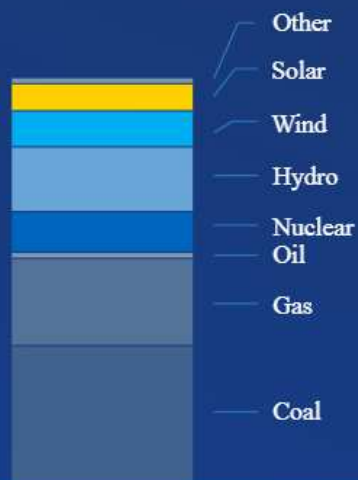


Why? Primarily a shift to renewables ...

Post 2035, more than

50%

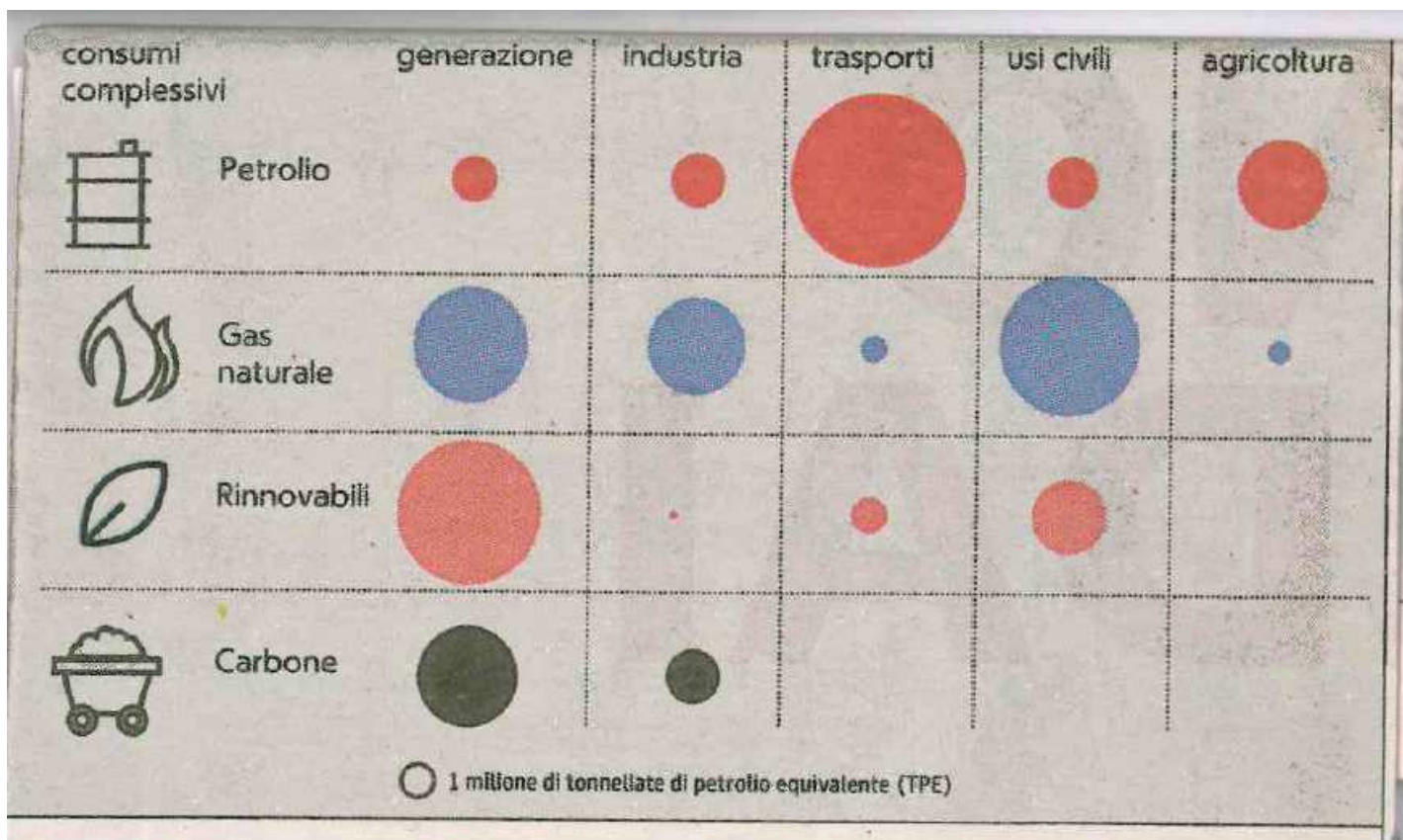
of power generation will be renewable



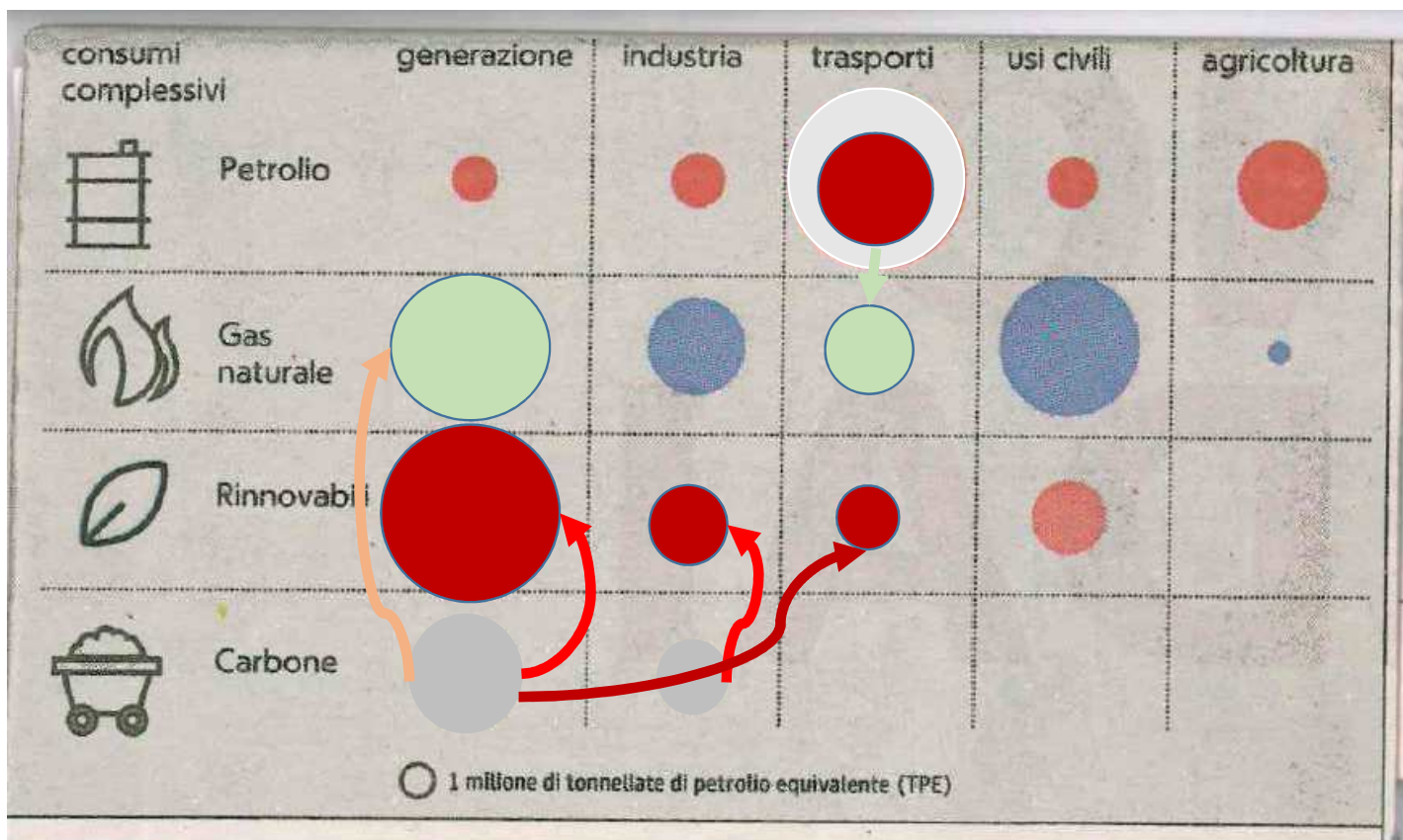
Wind and solar accounted for more than half of new power generation capacity additions in recent years. Renewables will continue to penetrate the global energy mix with solar and wind generation expected to increase by a factor of 60 and 13, respectively, from 2015 to 2050.

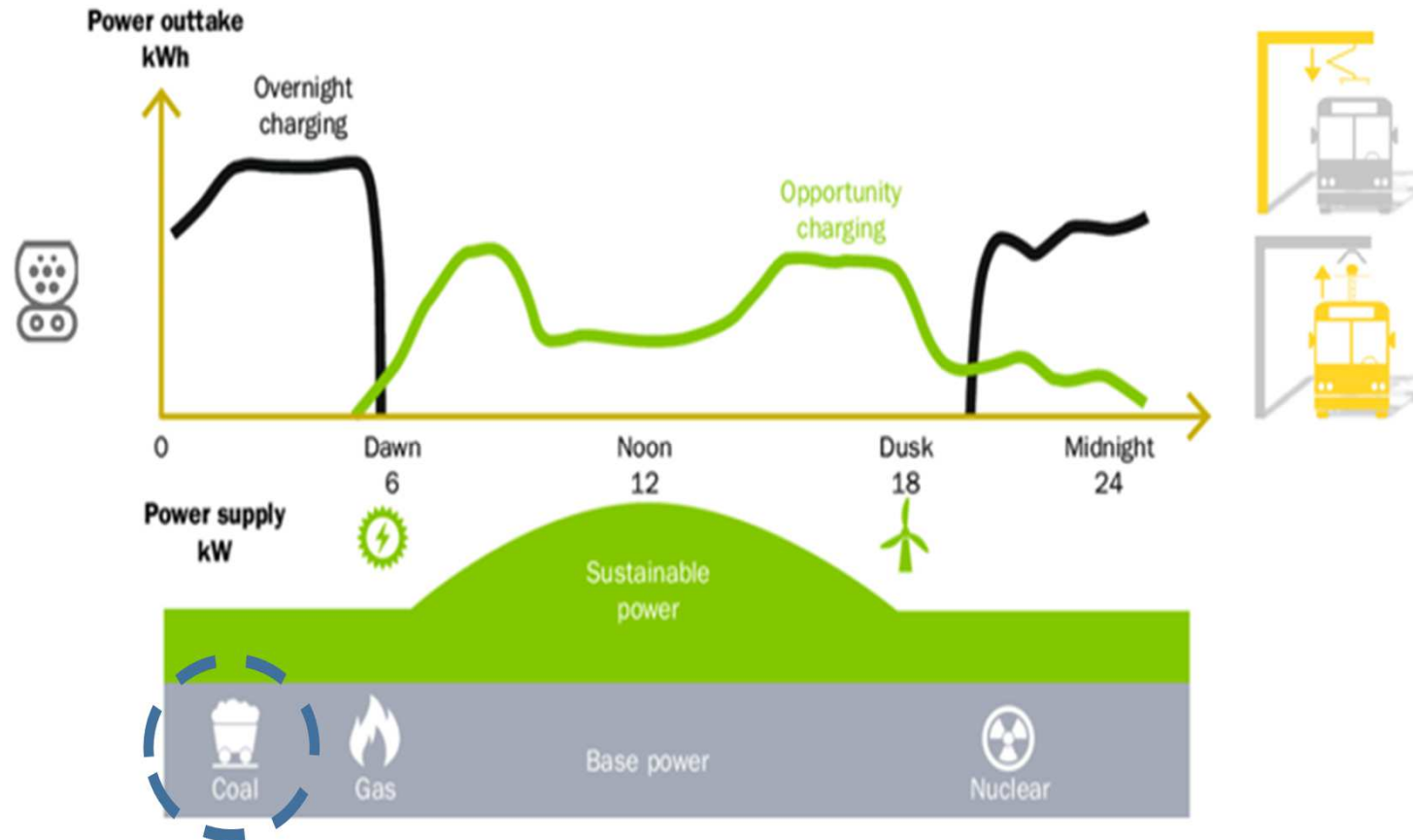
2015 2020 2025 2030 2035 2040 2045 2050

Consumi energetici per fonte Italia 2018



Ipotesi Consumi energetici per fonte Italia 2025





Sustainable power supply and consumption by zero-emission buses (source: Volvo).

4

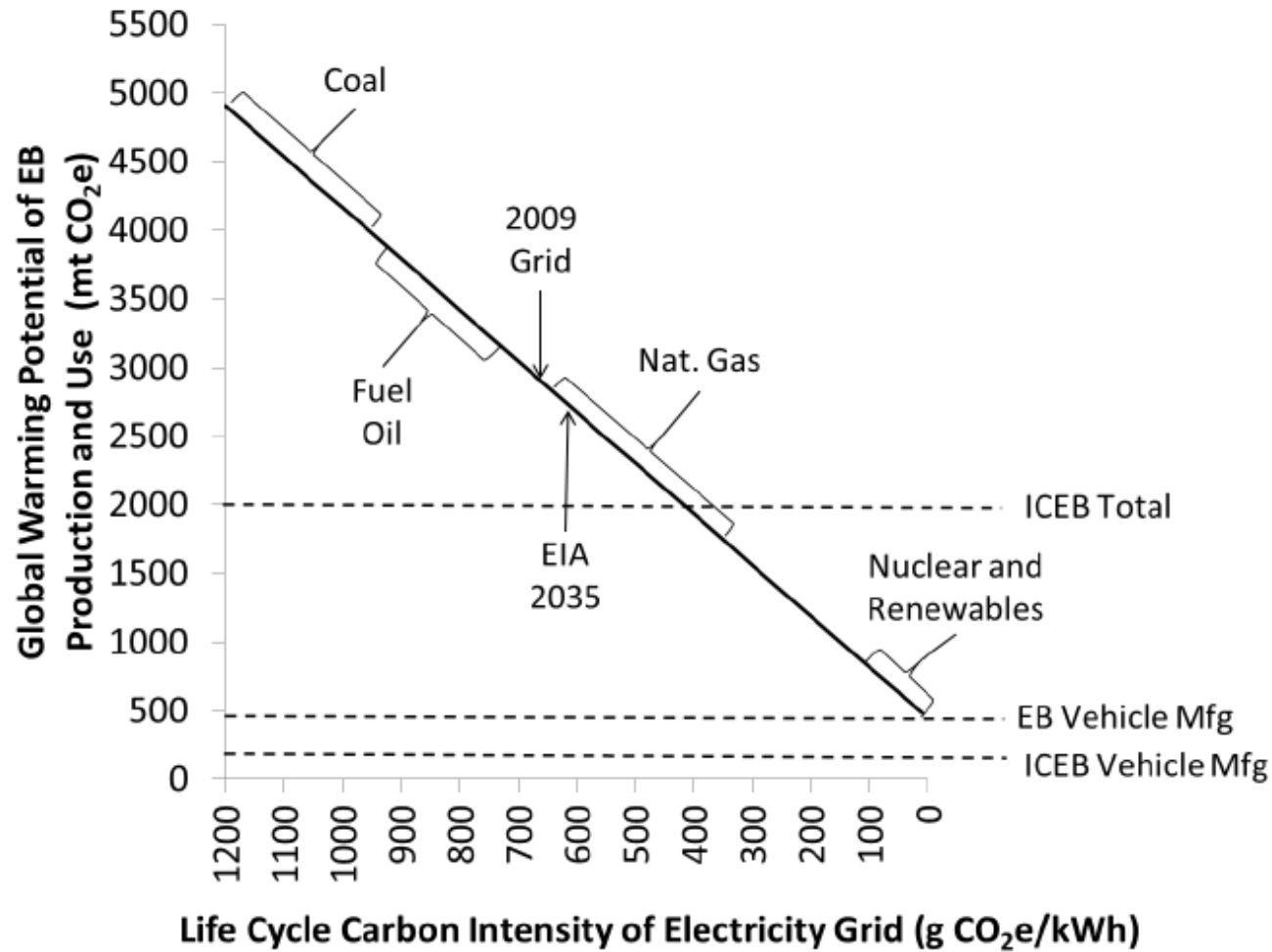
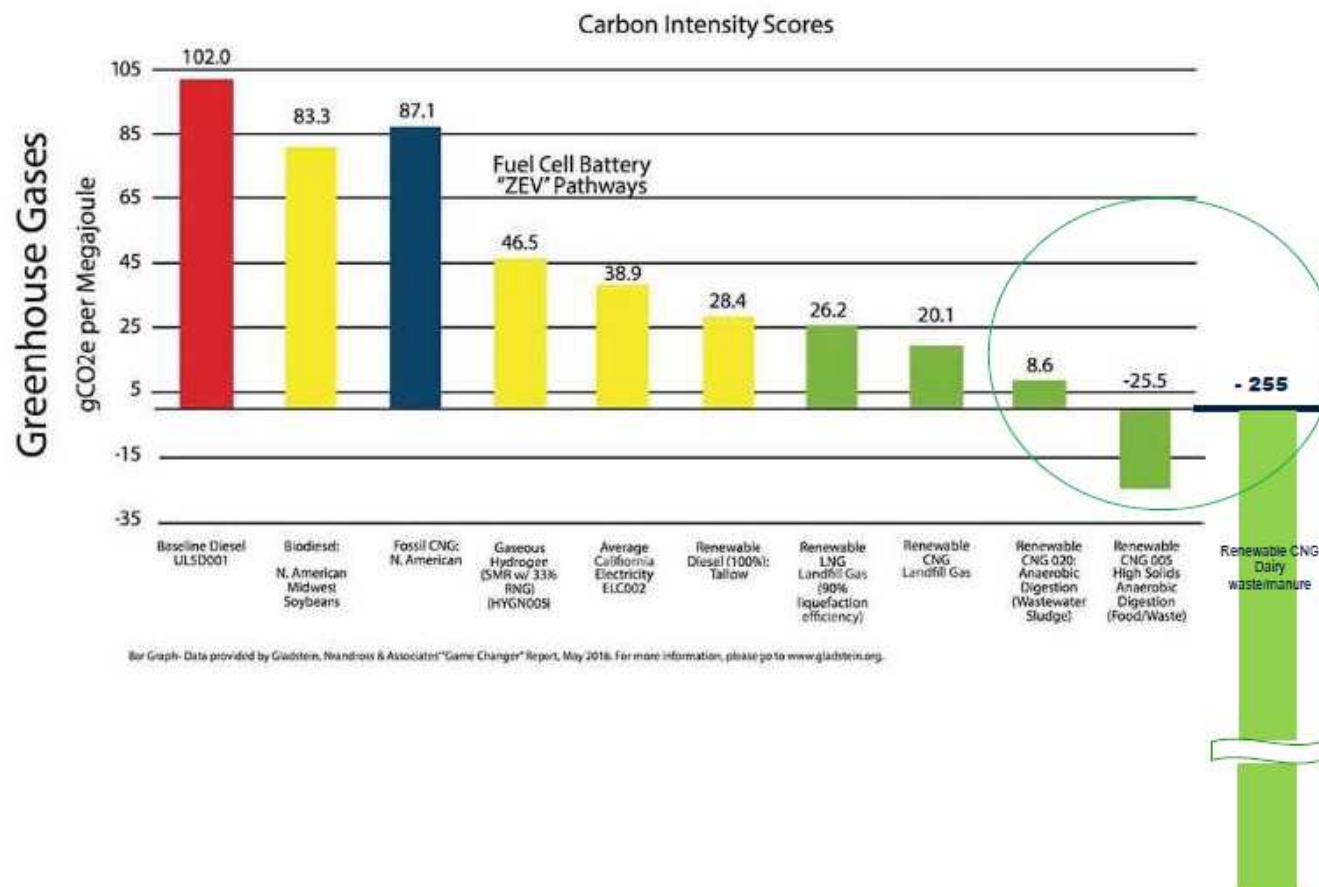


Figure 3-4. Production and Use Phase Life Cycle Assessment Global Warming Impacts as a Function of the Carbon Intensity of the Electricity Grid



GHG PERFORMANCE - BIOGAS

- Biogas consistently shows outstanding GHG saving values.
- One of few fuels that actively could recycle GHG
- -73% (EU RED Directive)
- - 84 to -88% (LowCVP)
- - 97% (CONCAWE/EUCar)
- - 92% to -350% (CARB)
- The best biogas pathway (dairy waste/manure) could recycle 3x the corresponding diesel emissions. (See latest CARB data)



SOLUZIONI SOSTENIBILI – QUI ED ORA

no "silver bullets" – SOLUZIONI DIVERSE NECESSARIE PER DIVERSI PROFILI DI MISSIONE E PER DIVERSI MERCATI



Biodiesel & HVO

Low blends to B100
 Motore diesel

Fino al 50 %
 di riduzione CO2

Tutti I tipi di
 applicazioni, incluso
 lungo raggio e
 autobus gran turismo.



BIOetanolio ED95

Biocombustibile No.
 1 al mondo
 Motore diesel &
 efficienza

Fino al 90 %
 di riduzione CO2

Autobus,
 veicoli industriali per
 raccolta rifiuti e
 distribuzione.



CNG & LNG

Compresso (CNG) o
 liquido (LNG)
 Motore ciclo otto

Fino al 90 %
 di riduzione CO2

Autobus urbani ed
 interurbani,
 veicoli industriali per
 raccolta rifiuti e
 distribuzione.



IBRIDI & elettrificazione

Diesel hybrids
 Biofuel hybrids
 Battery Electric

Fino al 92 %
 di riduzione CO2

Autobus urbani
 ed veicoli industriali
 per raccolta rifiuti e
 distribuzione.



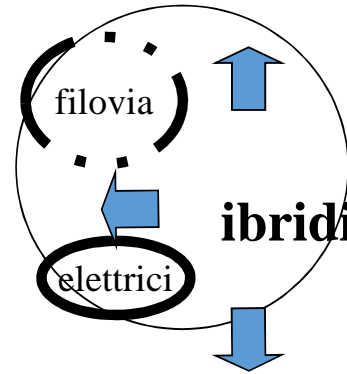
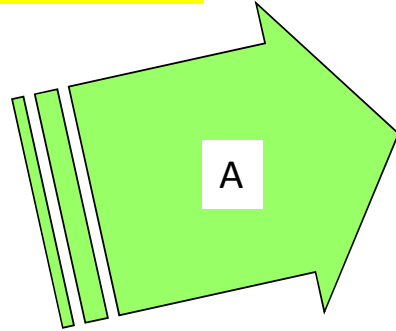
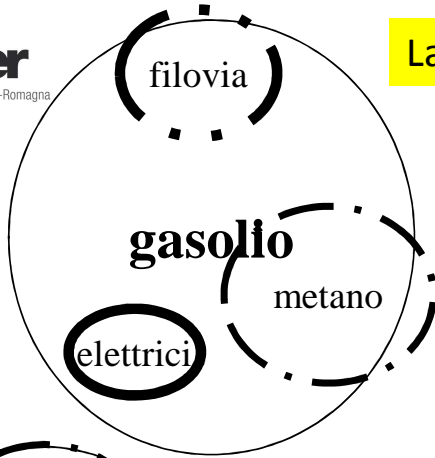
bus systems

Pacchetti Bus System
 Autobus
 Service e R&M
 Finanziamenti
 Sistemi ITS e FMS
 Sistemi di
 bigliettazione
 combustibili
 alternativi

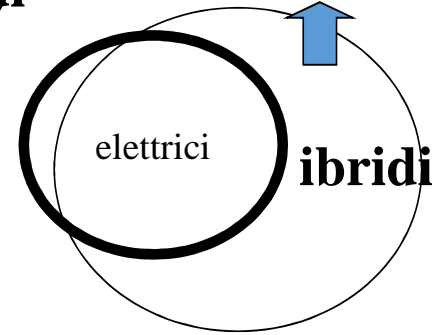
La transizione delle flotte per il TPL

DA

La transizione



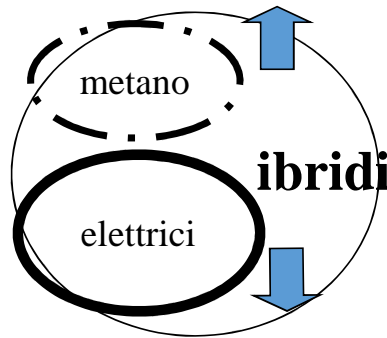
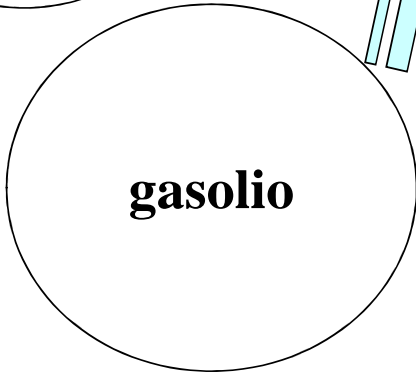
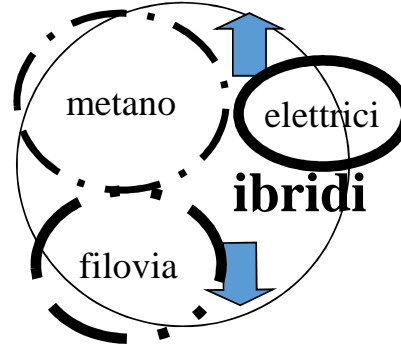
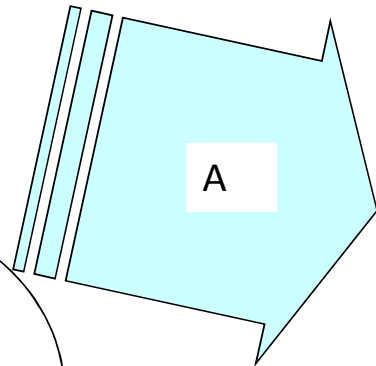
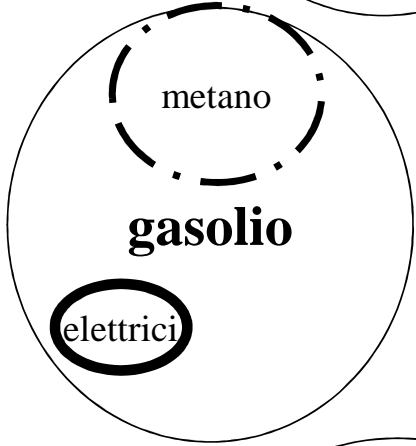
**-piano investimenti
Infrastrutture per
elettrici**



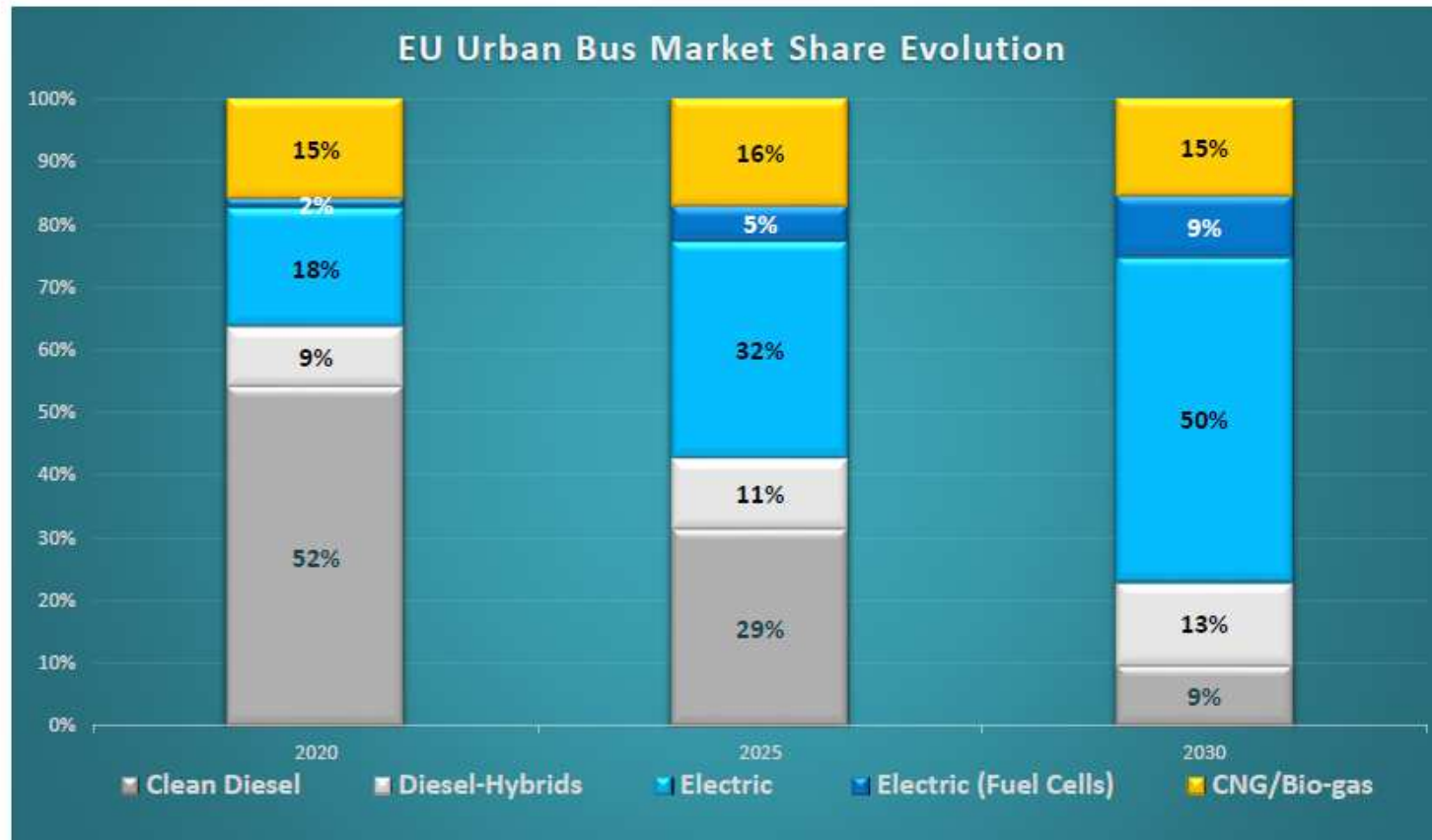
**È un processo
dinamico da
Qui al 2030**

**-piano
investimenti
-stazione(i) di
ricarica metano**

X servizio URBANO



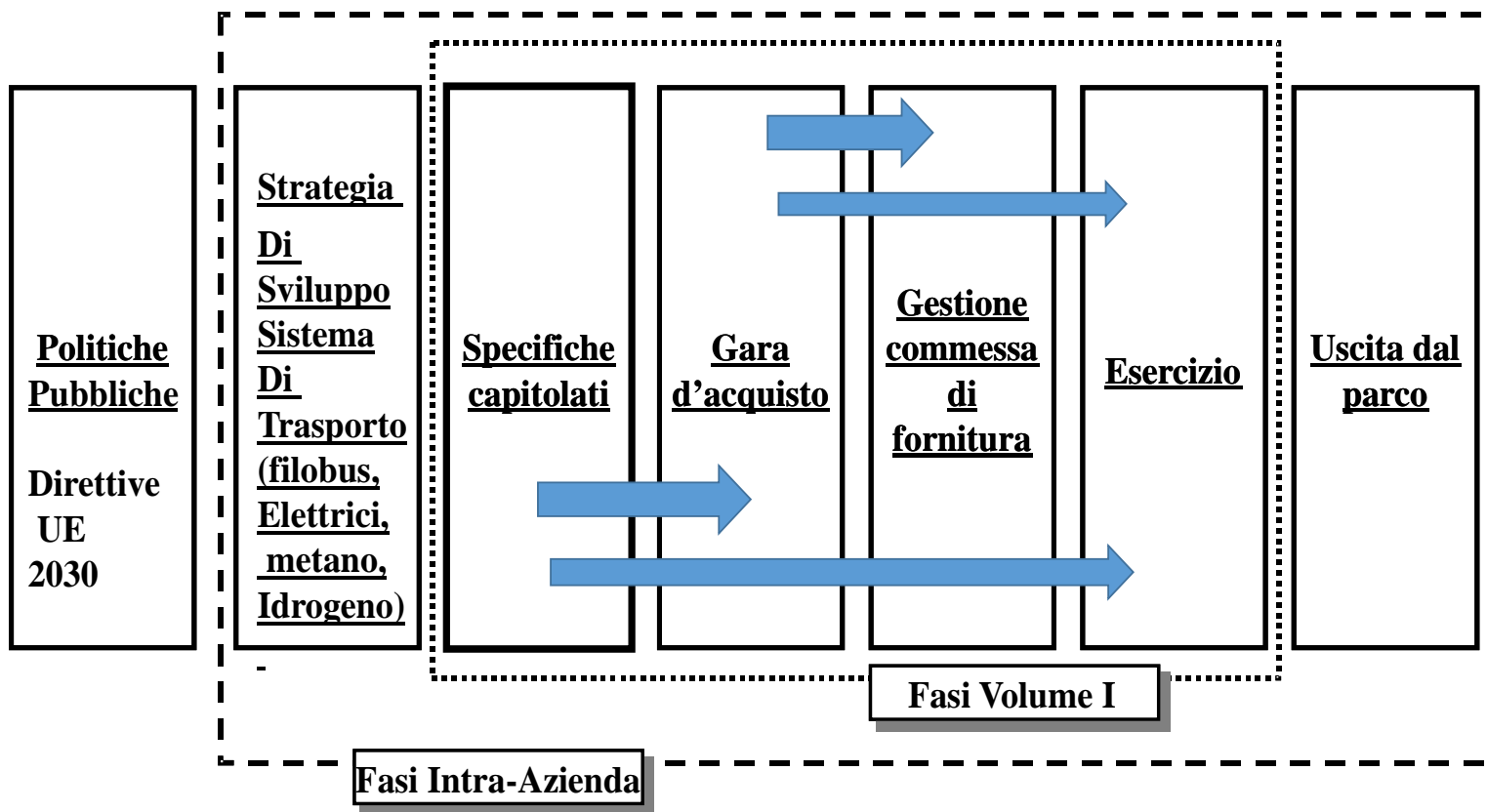
URBAN BUS: MARKET SHARE PROJECTIONS BY PROPULSION TECHNOLOGY IN EUROPE

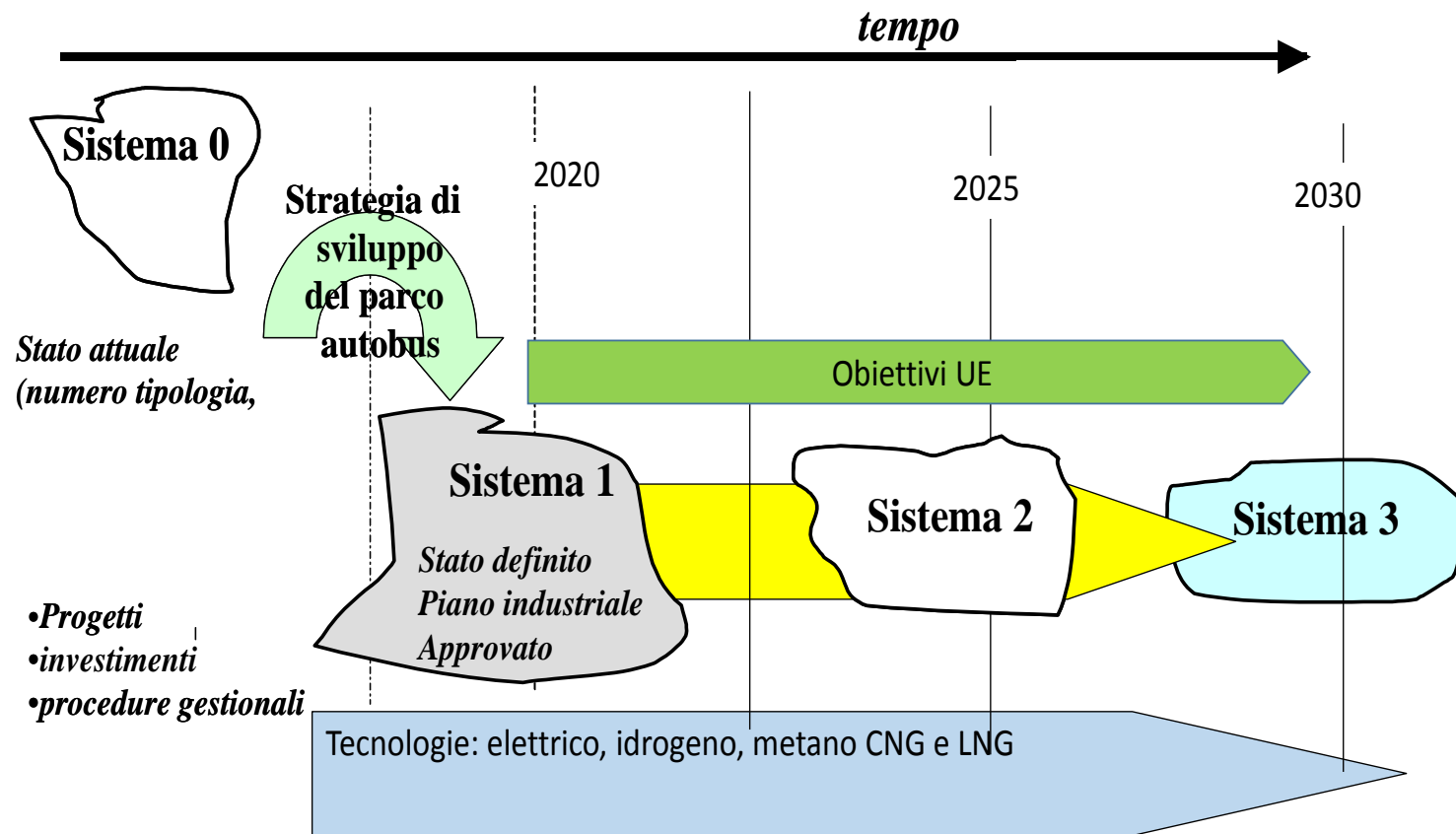


Source: ZeEUS/UITP(VEI) - 2017



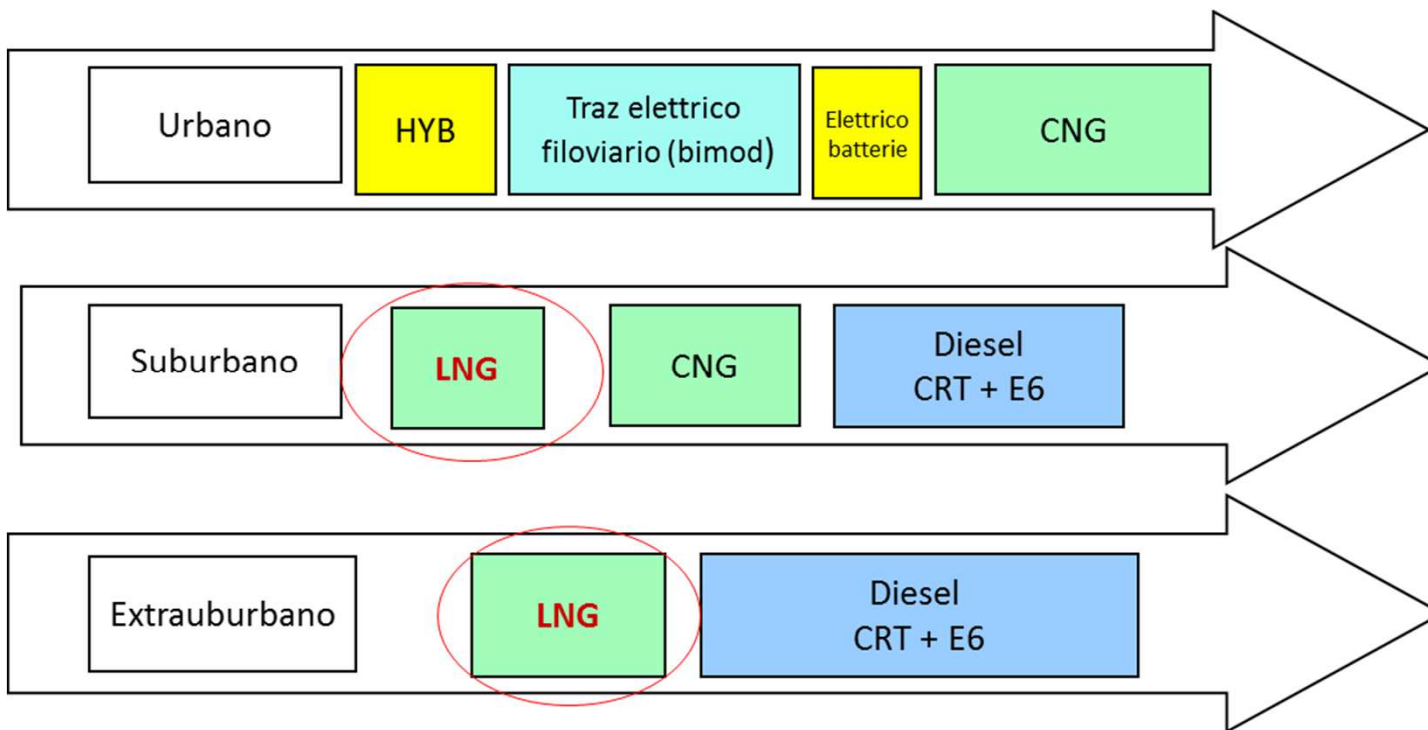
Filosofia dei capitolati e le scelte contrattuali



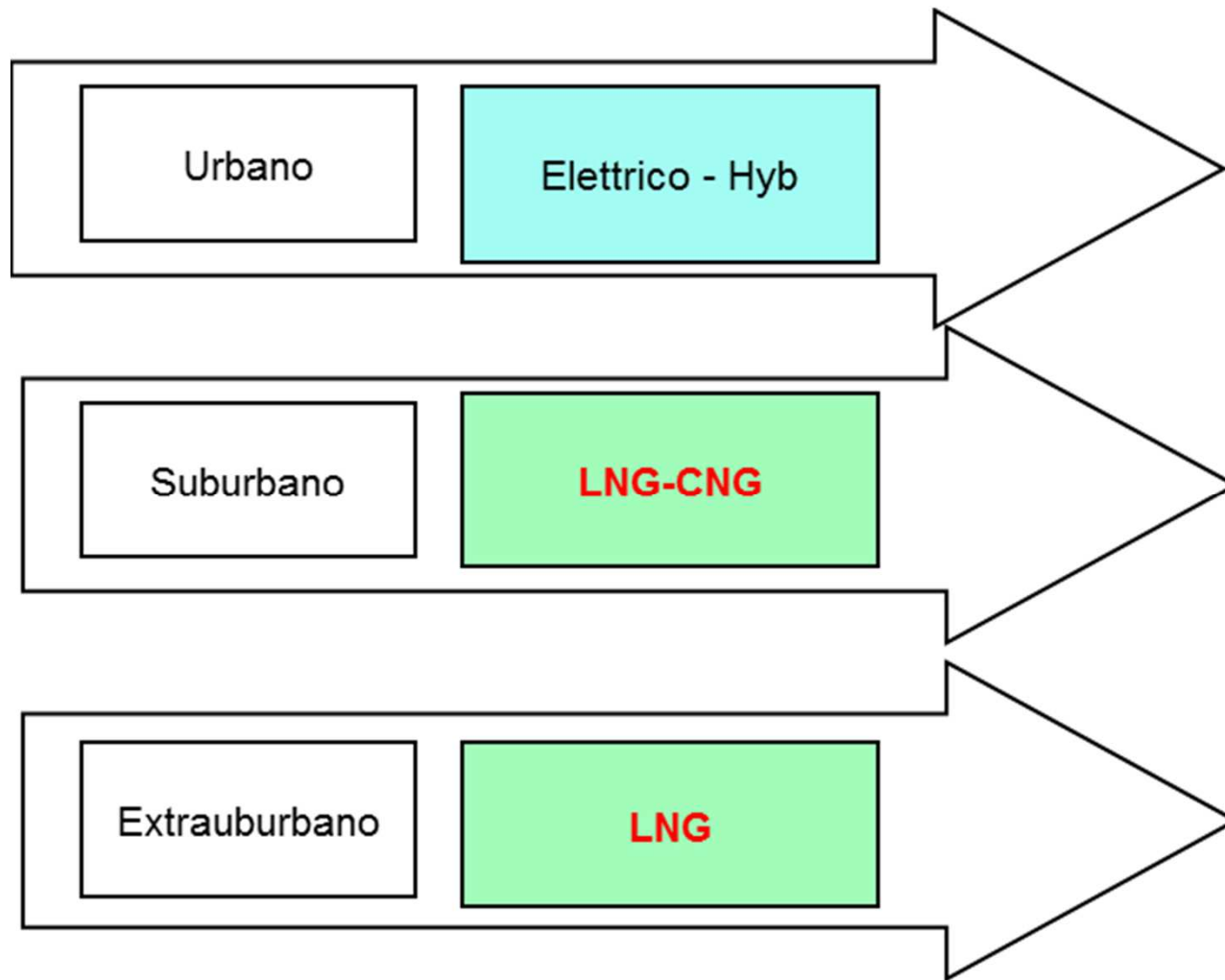


Un esempio sintetico il caso tper spa

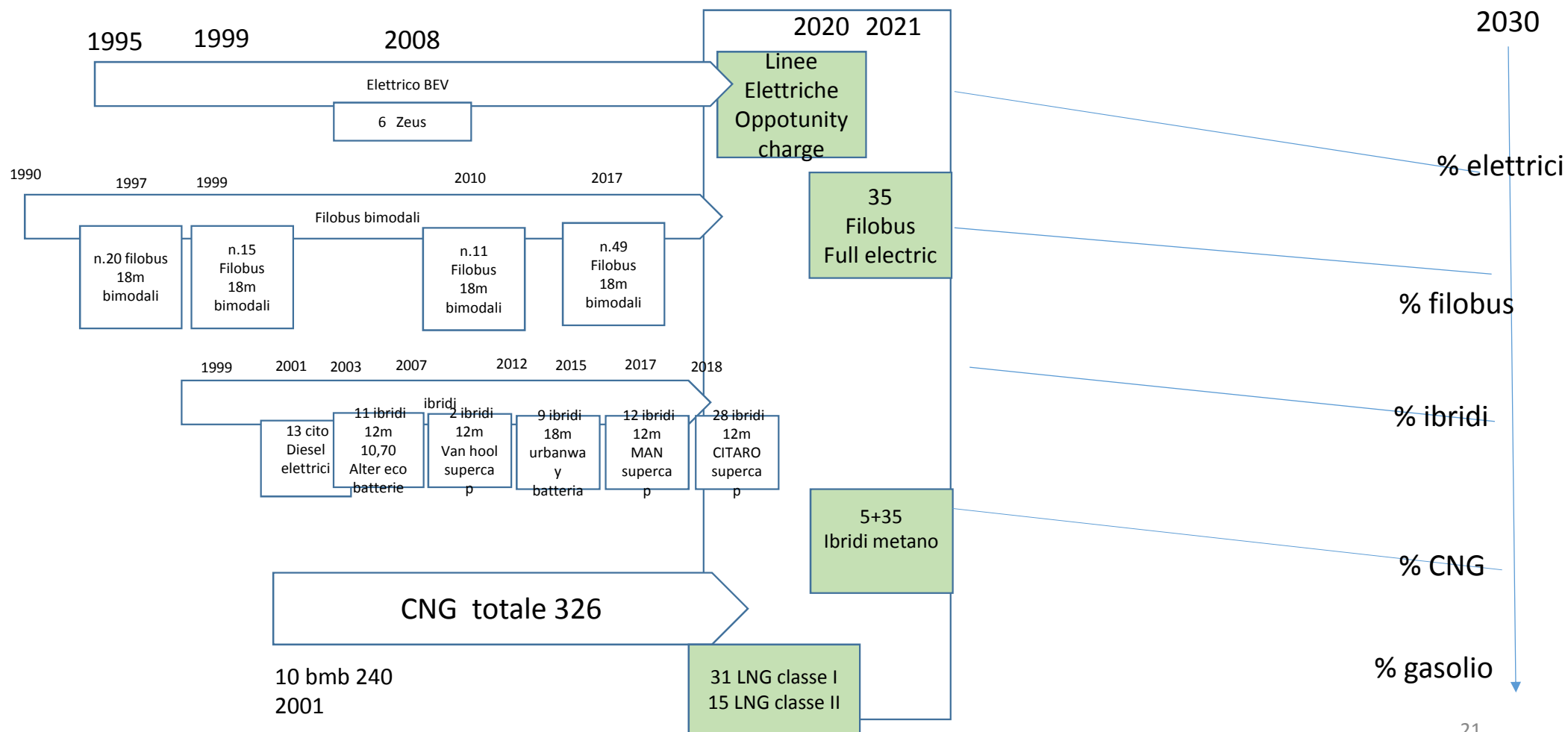
Obiettivi di breve periodo del progetto di sostenibilità Tper s.p.a.

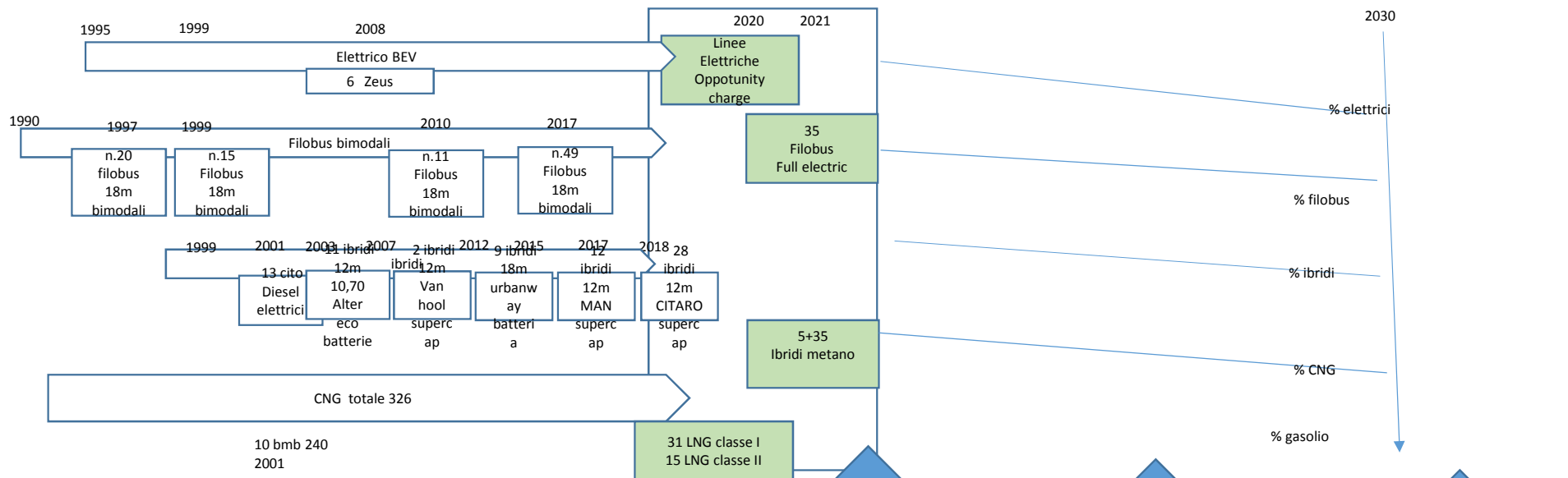


La vision di medio-lungo periodo della strategia di sostenibilità flotta di TPER s.p.a.



Lo scenario 2030





Cultura organizzativa

Competenza

Capacità finanziaria

L'inizio ... ovvero una «nuova» (!?) parte del «processo» di sviluppo delle flotte fondata su:

