



**SOCIETA '  
EMILIANA  
TRASPORTI  
AUTOFILOVIARI S.p.A.**

**BILANCIO ESERCIZIO 2025**

*Relazione sulla Gestione*

Sede legale: STRADA SANT'ANNA N. 210  
41122 MODENA (MO)

Iscritta al Registro Imprese di MODENA

C.F. e numero iscrizione: 02201090368

Iscritta al R.E.A. di MODENA n. 273353

Capitale Sociale sottoscritto Eur 16.663.416 interamente versato

Partita IVA: 02201090368



## Premessa

Signori Azionisti, nella Nota integrativa Vi sono fornite le notizie attinenti alla illustrazione del bilancio al 31/12/2025; nel presente documento, conformemente a quanto previsto dall'art. 2428 del Codice Civile, Vi forniamo le notizie attinenti la situazione della Vostra società e le informazioni sull'andamento della gestione. La presente relazione, redatta con valori espressi in unità di Euro, viene presentata a corredo del Bilancio d'esercizio al fine di:

- fornire una rappresentazione fedele, equilibrata ed esauriente della situazione della Società;
- illustrare l'andamento della gestione nel corso dell'esercizio;
- descrivere i principali fatti intervenuti dopo la chiusura;
- rappresentare i rischi e le incertezze cui la Società è esposta;
- fornire indicatori economici, finanziari e non finanziari rilevanti per la comprensione dei risultati.

La Relazione è stata predisposta:

- nel rispetto delle disposizioni normative vigenti
- in coerenza con il bilancio d'esercizio e con i principi contabili applicabili
- secondo una logica integrata che tiene conto degli aspetti economici, finanziari, industriali, regolatori, di sostenibilità
- con l'obiettivo di assicurare trasparenza e leggibilità ai diversi Stakeholders

# Indice

<b>PARTE 1. Scenario di Riferimento</b>	<b>6</b>
<b>a. Scenario Macroeconomico – Quadro generale</b>	<b>6</b>
<b>b. Italia</b>	<b>7</b>
<b>c. Energia</b>	<b>9</b>
<b>d. Evoluzioni e scenari attesi</b>	<b>11</b>
<b>e. Il contesto del Trasporto Pubblico Locale</b>	<b>12</b>
1. Domanda di mobilità e dinamiche di traffico	12
2. Lavoro, rinnovi contrattuali e carenza di autisti	13
3. Competizione e quadro regolatorio	15
4. Investimenti e innovazione	16
<b>PARTE 2. Contesto</b>	<b>17</b>
<b>a. La società</b>	<b>17</b>
1. Storia e ambito di attività	17
2. Scenario Operativo	17
3. Il servizio erogato	19
4. Domanda e ricavi	20
5. Investimenti	21
<b>b. Capitale Umano</b>	<b>22</b>
1. Evoluzione e consistenza	22
2. Trend	22
3. Principali Indicatori	23
4. Relazioni Industriali	23
5. Miglioramento continuo	24
<b>c. Highlights</b>	<b>25</b>
<b>d. Fatti rilevanti 2025</b>	<b>26</b>
<b>e. Principali Rischi e Incertezze</b>	<b>28</b>
1. Rischi Operativi	28
2. Rischi Finanziari	30
<b>f. Prospettive</b>	<b>31</b>
<b>PARTE 3. Corporate Governance</b>	<b>34</b>
<b>a. Perimetro, Organi, Governo Societario</b>	<b>34</b>
<b>b. Informazioni previste dall'art. 2428, co 3 c.c.</b>	<b>35</b>
<b>c. Assetto di Integrità e Compliance</b>	<b>36</b>

**PARTE 4. Risultati Economico Finanziari 2025..... 41**

- a. Commento generale.....41**
- b. Rendiconti, indici, analisi .....42**
  - 1. Prospetti di bilancio .....42
  - 2. Principali indicatori .....47
- c. Situazione patrimoniale e finanziaria.....49**
- d. Principali indicatori non finanziari .....49**
- e. Fatti intervenuti dopo la chiusura dell’esercizio.....50**
- f. Evoluzione prevedibile della gestione .....51**

**PARTE 5. Sostenibilità..... 53**

- a. Informazioni su ambiente - personale - sicurezza .....53**

Conclusioni



## PARTE 1. Scenario di Riferimento

### a. Scenario Macroeconomico – Quadro generale

Il 2025 si è caratterizzato come un anno di apparente **normalizzazione** rispetto agli shock del triennio precedente (pandemia, crisi energetica, fiammata inflattiva), ma anche come un anno di **crescita moderata** e disomogenea, con un equilibrio ancora sensibile a fattori esterni: dinamiche geopolitiche, politica commerciale internazionale, volatilità delle materie prime energetiche e condizioni finanziarie.

A livello globale, le istituzioni internazionali hanno descritto un contesto di **crescita resiliente ma in rallentamento**, con una traiettoria più stabile rispetto al 2024, pur in presenza di elementi di incertezza legati al commercio internazionale e all'evoluzione dei conflitti.

In questo quadro, l'Europa ha beneficiato di un contributo positivo della domanda interna, con livelli di produzione in crescita rispetto al 2024, e di un progressivo rientro dell'inflazione verso livelli coerenti con l'obiettivo di medio termine della politica monetaria.

La Banca Centrale Europea ha adottato una politica di progressiva riduzione dei tassi di interesse a supporto della domanda e in considerazione del rallentamento dell'inflazione nell'Eurozona, con riduzioni progressive da febbraio a giugno 2025 che hanno portato il tasso di riferimento da 3,15% a 2,15%.

Il 2025 ha mostrato in area Euro quindi un profilo macroeconomico "a due velocità":

- a) da un lato, **inflazione in raffreddamento** e progressiva stabilizzazione dei mercati dei prodotti energetici
- b) dall'altro, una crescita che, pur positiva, è rimasta **contenuta** e condizionata da fattori strutturali (produttività, domanda estera, investimenti) e da un quadro di finanza pubblica più impegnativo in diversi Paesi.

SETA, per il tipo di attività svolta, ha una più elevata sensibilità all'andamento dei mercati internazionali dei prodotti energetici per la trazione e, in ragione degli investimenti in corso, del mercato dei tassi di interesse.

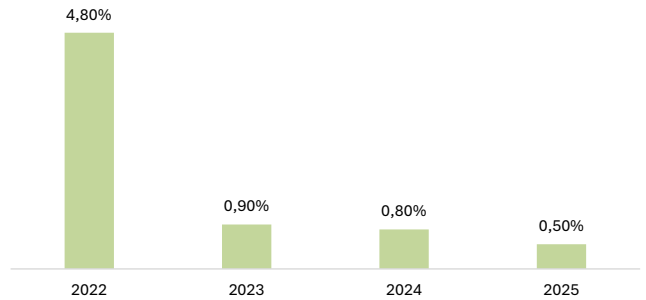
**b. Italia**

ANDAMENTO 2025: CRESCITA DEBOLE, INFLAZIONE CONTENUTA, MERCATO DEL LAVORO COMPLESSO

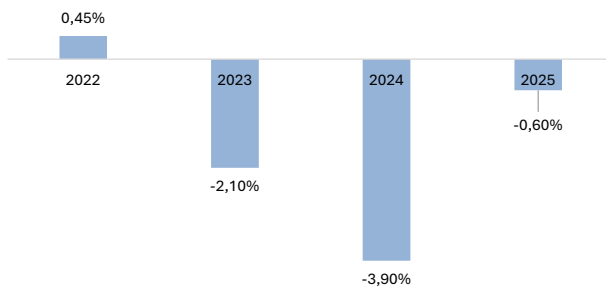
*Crescita: espansione contenuta e domanda estera penalizzante*

Il PIL 2025 ha registrato un valore di +0,60% rispetto al 2024, continuando un trend di bassa crescita del sistema Paese.

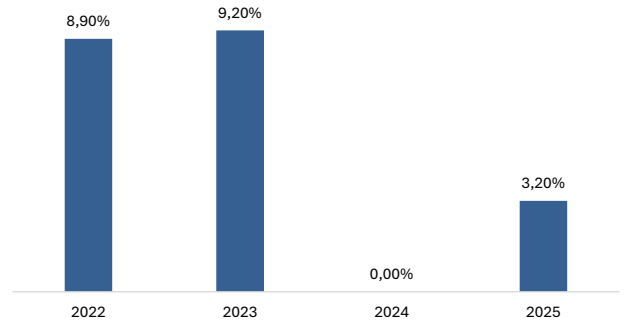
Variazioni % PIL (ISTAT - prezzi costanti 2020)



Variazione % Produzione Industriale



Variazione % investimenti Italia



Fonte: Prometeia

I dati sulla produzione industriale mostrano segnali di ripresa rispetto al trend degli anni precedenti, ma restano negativi. Riprendono tuttavia a crescere gli investimenti.

L'Emilia-Romagna resta una delle Regioni traino dell'economia nazionale, con valori di PIL pro-capite elevati (seconda fra le regioni ordinarie; ISTAT dati 2024).

Con riferimento ai bacini di riferimento di SETA, in termini di valore aggiunto pro-capite Modena, Reggio Emilia e Piacenza sono classificate, nella stessa analisi, rispettivamente 4°, 10° e 20° nella classifica delle Province italiane.

Nei bacini serviti da SETA, i tassi di inoccupazione della popolazione tra 20-64 anni sono sensibilmente migliori della media nazionale e, per quanto riguarda i dati di Piacenza, migliori anche della media regionale Emilia-Romagna (Fonte: indagine Misurazione del benessere; BES delle Province - Regione Emilia-Romagna, dicembre 2025).

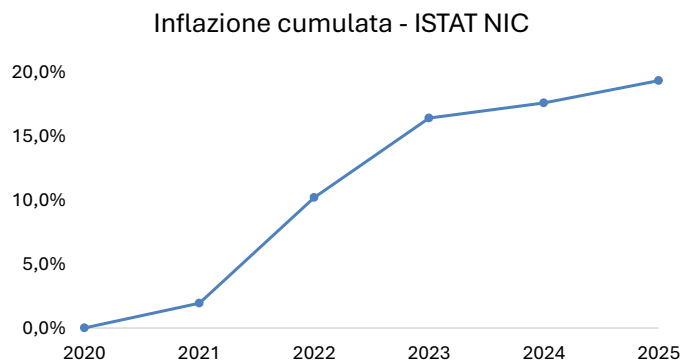
Questa condizione di relativa ricchezza del territorio e presenza di opportunità di lavoro, tra gli altri, ha due riflessi per SETA: da una parte la presenza di molte alternative rende più critiche le condizioni di

attrattività di impiego in un settore meno interessante di altri in termini di marginalità economiche quale il Trasporto Pubblico Locale, dall'altra sostiene una condizione di costo della vita mediamente elevato, che rende meno agevole i trasferimenti di lavoratori da altre zone.

I tassi di occupazione a livello nazionale sono in crescita, ma rileva tuttavia come, nonostante alcuni timidi segnali di inversione di tendenza, le retribuzioni contrattuali in termini reali a settembre 2025 risultavano inferiori dell'8,8% rispetto ai livelli registrati a gennaio 2021 (Fonte: ISTAT, Le previsioni per l'economia italiana nel 2025-2026). Analisi OCSE su periodo più elevati hanno evidenziato come l'Italia sia l'unico tra i principali paesi industrializzati ad avere visto in calo del valore reale dei salari negli ultimi 30 anni.

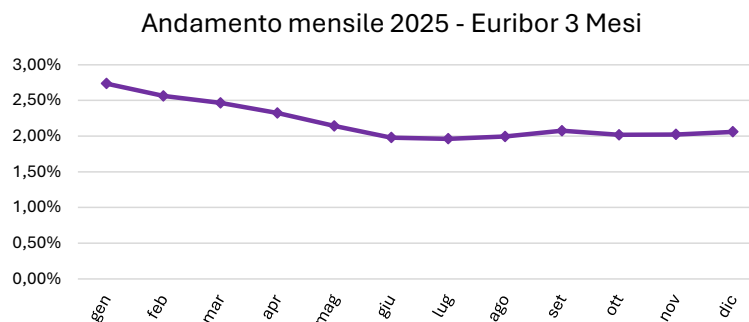
Sul fronte dell'inflazione, il dato complessivo dell'indice ISTAT NIC generale fa registrare un valore di +1,5% medio rispetto al 2024.

Il quadro complessivo nell'ultimo quinquennio evidenzia come l'inflazione cumulata dal 2020, in particolare per valori registrati nel 2022 e 2023, sia stata pari al 19,4%, con un impatto sui costi aziendali tuttora elevato alla luce dei diversi adeguamenti inflattivi di molti dei contratti di fornitura di



#### TASSI DI INTERESSE

Per SETA, alla luce dell'importante esposizione finanziaria dovuta in buona parte all'anticipazione dei contributi pubblici per gli investimenti, è rilevante anche l'andamento del mercato finanziario dei tassi di interesse.



In questo caso il tasso Euribor a 3 mesi è calato dal 2,74% di inizio gennaio al 2,06 di inizio dicembre 2025.

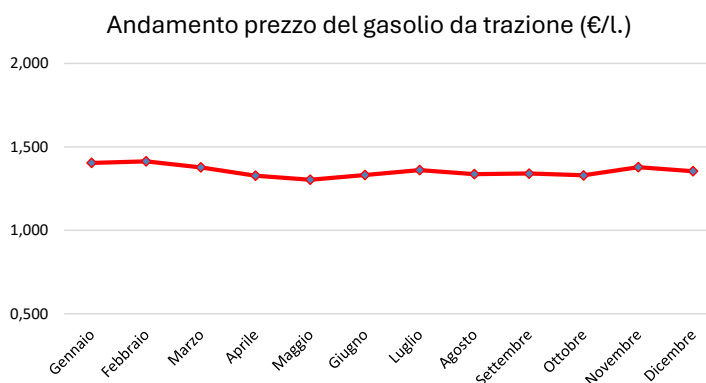
### c. Energia

#### PREZZI E SICUREZZA DEGLI APPROVVIGIONAMENTI

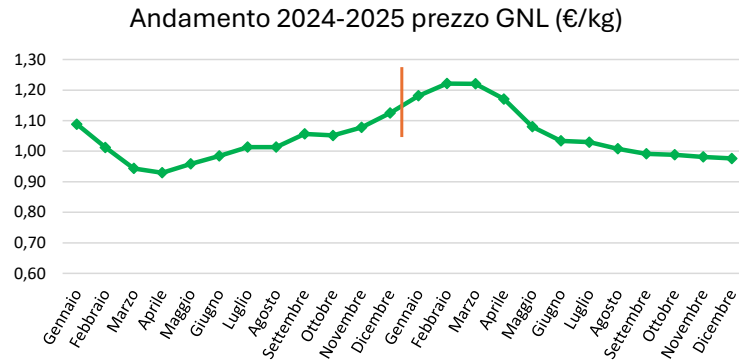
Un elemento di contesto macroeconomico particolarmente critico per il servizio di trasporto pubblico è l'andamento dei prezzi dei carburanti e dell'energia di trazione.

Nel 2025 il tema energetico ha continuato a rappresentare una variabile macroeconomica centrale, pur in assenza di shock specifici, ma anzi di segnali di stabilizzazione rispetto alle tensioni del 2024 o degli anni precedenti, a fronte di una percezione di permanenza di alti rischi legati alle vicende geopolitiche.

- a) Il prezzo del gasolio ha registrato un calo medio del 3,7% rispetto al prezzo 2024, con un andamento piuttosto lineare nel corso dell'anno.



- b) il prezzo del metano liquido, che costituisce la quasi totalità del metano acquistato da SETA, dopo i cali del 2024 successivi alla crescita del 2022 legata in particolar modo alla crisi conseguente all'invasione dell'Ucraina da parte della Federazione Russa, ha fatto registrare un incremento medio del prezzo par al 5,1%, con un andamento crescente da fine 2024 e inizio 2025, per poi avviarsi verso un calo continuato anche nella stagione invernale.

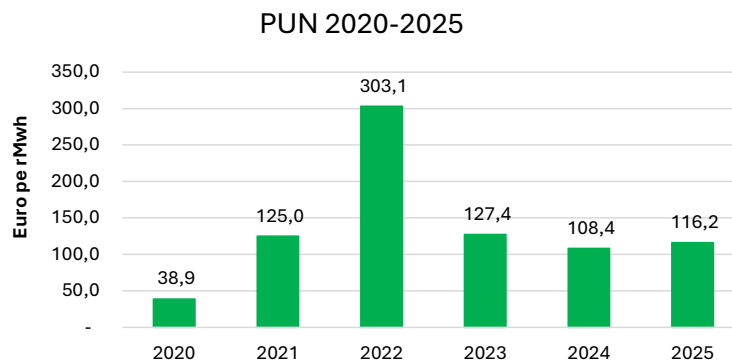


Il GNL sta diventando sempre più strategico per il sistema Italia, coprendo oltre il 30% dell'import di gas. Gli USA sono il primo fornitore (45%) seguiti da Qatar e Algeria.

La capacità di rigassificazione è aumentata grazie ai terminali di Piombino e Ravenna, arrivando a circa 28 miliardi di mc/anno, con impianti operativi a Panigaglia, Livorno e Porto Viro.

La strategia nazionale di sviluppo contribuirà a rendere più solida la disponibilità di GNL a livello nazionale e meno soggetta a potenziali interruzioni o problematiche di natura locale (es. scioperi localizzati o fermi di produzione di un impianto), pur in un quadro di dipendenza da mercati esteri.

- c) il prezzo dell'energia elettrica è aumentato rispetto alla media 2024 del 7%.



#### d. Evoluzioni e scenari attesi

##### EVOLUZIONE DEL CONTESTO GEOPOLITICO E POSSIBILI EFFETTI MACROECONOMICI

Nel corso di febbraio 2026 si è aperta una fase di **forte instabilità in Medio Oriente**, con un'escalation militare tra Stati Uniti e Israele da un lato e Iran dall'altro, con rischi di ulteriore radicalizzazione del conflitto e ampliamento del perimetro operativo (Golfo, Paesi limitrofi e infrastrutture energetiche).

Il canale di trasmissione economica più rilevante è rappresentato dal **rischio di interruzione o forte rallentamento dei flussi energetici e marittimi nel Golfo**, in particolare nello Stretto di Hormuz, snodo strategico per una quota rilevante dei transiti mondiali di petrolio e LNG (circa il 20-25% delle importazioni italiane). In caso di blocco anche temporaneo, le analisi energetiche indicano impatti potenzialmente elevati sui mercati globali.

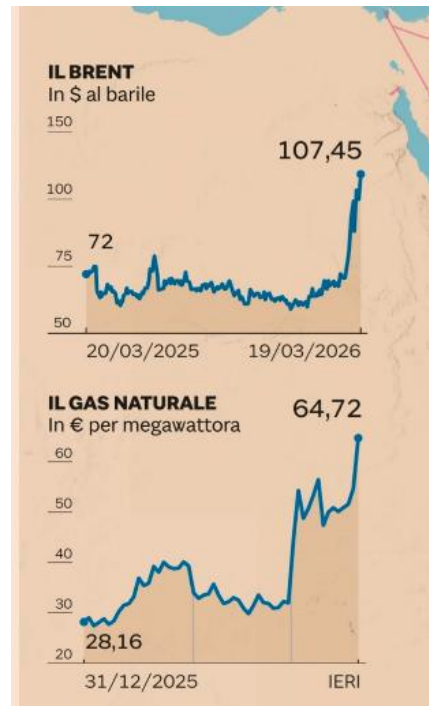
Sono state immesse sul mercato riserve strategiche per contenere la riduzione di offerta, ma nelle prime reazioni di mercato

le quotazioni hanno già evidenziato un incremento significativo: **Brent intraday** con volatilità elevata, e **forti rialzi anche sul gas europeo** (TTF) in presenza di rischi su shipping e impianti LNG nella regione. Questo tipo di shock tende a generare:

- d) premio di **rischio geopolitico sul petrolio e sul metano** (anche senza perdita fisica immediata di produzione)
- e) rischio di **strozzature logistiche** (assicurazioni, rotte alternative, tempi, noli)
- f) **trasmissione rapida** ai prezzi dei carburanti e, a catena, anche ai trasporti e beni con elevata componente logistica

Sono forti i timori per scenari di tensione prolungata e impatti duraturi sul mercato dei prodotti energetici e, conseguentemente, sull'intero quadro macroeconomico internazionale e, in particolare, europeo.

Sono in discussione misure governative per mitigare o contrastare gli impatti sui costi dei carburanti, ad esempio è già stato attuato in taglio temporaneo delle accise su benzina e gasolio, e sono possibili altri interventi per il settore del TPL sotto forma di ristori straordinari per gli aumenti di prezzo, come già accaduto nel contesto dello shock energetico successivo all'invasione dell'Ucraina da parte della Federazione Russa.



## **e. Il contesto del Trasporto Pubblico Locale**

### 1. Domanda di mobilità e dinamiche di traffico

Il 22° Rapporto sulla mobilità degli italiani dell'ISFORT conferma che le ultime analisi sull'andamento della mobilità, tra cui ad esempio le indagini "Audimob" e i dati sul traffico veicolare stradale di media-lunga percorrenza sulla rete ANAS, concordano sulla ripresa del numero di spostamenti quotidiani, superando le turbolenze del periodo Covid-19 e le incertezze degli anni successivi.

In questo contesto si stanno definendo alcune possibili variazioni di abitudini.

L'osservatorio "Audimob", su dati del primo semestre 2025, individua:

- Un aumento del numero complessivo di persone che si spostano, con dati però ancora inferiori al periodo pre-Covid e con maggior evidenza negli ambiti urbani o comunque di distanza inferiore ai 10 km;
- Un aumento del numero medio di spostamenti della popolazione mobile;
- Una riduzione della distanza media percorsa per singolo spostamento, in particolare negli ambiti urbani.

Tra le motivazioni degli spostamenti, crescono quelle legate a lavoro, forse come primo segnale di assestamento dei fenomeni di smart working (resta stabile il numero di lavoratori in smart working tra il 2025 e il 2024), allo studio e alla gestione familiare, mentre calano quelle legate al tempo libero.

Il tutto in un contesto di riduzione della velocità media del viaggio in tutte le modalità di trasporto su strada.

Il modello di ripartizione modale degli spostamenti resta fortemente incentrato sull'automobile (oltre il 60%), con segnali di aumento dell'impiego di bici, monopattini e moto. Mentre resta, a livello complessivo, ancora intorno al 9%, e quindi di circa 1 punto % inferiore al pre-Covid, la modalità del mezzo pubblico (in crescita, tuttavia, nel I semestre 2025 rispetto al pari periodo 2024). Questi dati hanno naturalmente una rilevante diversificazione nei diversi contesti di dimensione urbana e caratteristiche geografiche, con aumento di mobilità pedonale, ciclistica, moto e auto nelle città di medie dimensioni.

Un dato di interesse rilevato dall'indagine ISFORT è la correlazione positiva tra fascia di reddito e utilizzo del mezzo pubblico, con l'evidenza paradossale che le fasce di reddito inferiori utilizzano la modalità di trasporto statisticamente più costosa.

Migliora, nel complesso, la soddisfazione per l'utilizzo del trasporto pubblico locale.

A livello regionale, secondo il "Report sul sistema della mobilità finalizzate all'implementazione e al monitoraggio delle misure previste nel PRIT 2025" (ma su dati 2023), si evidenziano:

- Un tasso di mobilità regionale superiore alla media nazionale;
- Una componente di mobilità urbana sensibilmente più elevata della media nazionale;
- Un tasso leggermente più elevato di mobilità sistematica e di concentrazione di spostamenti nella fascia di punta.

In maggior dettaglio, il tasso di mobilità nel Comune di Modena è leggermente superiore a quello medio regionale, mentre è leggermente inferiore nei Comuni di Reggio Emilia e Piacenza.

La distanza media pro-capite giornaliera percorsa Modena (dato più elevato in Regione), Reggio Emilia e Piacenza è mediamente superiore alla media regionale.

Tra le motivazioni degli spostamenti, quelle legate a studio e lavoro sono maggiormente ricorrenti a Reggio Emilia e a Modena (rispettivamente secondo e terzo maggior dato in Regione). Reggio Emilia è la città, tra quelle analizzate, con il maggior tasso di mobilità sistematica.

L'indagine campionaria regionale (su dati del I semestre 2024) riportava i seguenti tassi di impiego del Trasporto Pubblico nei principali Comuni serviti da SETA (spostamenti urbani ed extraurbani): Reggio Emilia 6,5%; Modena 4,4%; Piacenza 3,7%; Carpi 2,4%.

Queste differenze statistiche descrivono situazioni locali nei tre Bacini e costituiscono elementi di analisi per la programmazione dei servizi. La prevalenza di spostamenti per studio e lavoro e la concentrazione nelle fasce orarie di punta sono elementi che tipicamente mettono sotto pressione il sistema dell'offerta di trasporto.

## 2. Lavoro, rinnovi contrattuali e carenza di autisti

Come noto, il settore del Trasporto Pubblico Locale è caratterizzato da un'elevata incidenza del costo del lavoro.

Nel marzo 2025, dopo una lunga trattativa, si è raggiunto l'accordo per il rinnovo economico del CCNL Autoferrotranvieri 2024-2026, che prevede, fra l'altro, un aumento a regime fino a 240 euro mensili, un'una tantum di 500 euro (pagata a febbraio/marzo 2025). L'intesa riguarda circa 110mila lavoratori.

Tale accordo si è reso possibile solo con un intervento governativo che ha assicurato l'integrale copertura dei maggiori costi per le aziende del settore, da realizzarsi tramite un riordino delle aliquote delle accise su gasolio e benzina.

Il comma 6 dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 marzo 2025, n. 43, aggiornato a seguito dell'intervento operato con la legge di bilancio 2026, prevede che le maggiori entrate derivanti dal riordino definito con lo stesso decreto legislativo siano destinate al finanziamento del rinnovo contrattuale del trasporto pubblico locale. Tale intervento, tuttavia, non è stato ancora pienamente definito e, in base alle analisi attualmente disponibili, si stima che le risorse disponibili coprano solamente circa il 44-45% del fabbisogno finanziario necessario alla copertura dei maggiori costi,

mentre i livelli di copertura stimati per gli anni successivi, a interventi normativi attuali, sono anche inferiori.

Le aziende del TPL stanno erogando gli aumenti previsti in busta paga, anticipando le risorse senza alcuna certezza su tempi e quantificazione del rimborso da parte del Governo. Questa situazione è fonte di aggravii di costi finanziari e di preoccupazione per gli equilibri economici futuri.

Con il verbale d'intesa sottoscritto il 21 gennaio 2026 con le Associazioni di Categoria il Governo ha ribadito l'impegno a individuare, con provvedimento d'urgenza da adottarsi entro il prossimo mese di aprile, le risorse necessarie ad assicurare a tutte le aziende del settore, operanti nelle Regioni e statuto ordinario, nelle Regioni a statuto speciale e Province autonome, la copertura integrale fin dal primo anno (2025) dei maggiori oneri del rinnovo del CCNL autoferrotranvieri 2024-2026.

Il rinnovo contrattuale ha senz'altro contribuito a dare una risposta positiva ai lavoratori e a cercare di contrastare la scarsa attrattività che il mestiere di autista, in particolare, sta registrando ormai in diversi paesi europei.

L'International Road Transport Union (IRU) ha diffuso ad aprile 2025 il Rapporto Global Truck Driver Shortage Report 2024, che conferma la mancanza nel settore di circa 3,6 milioni autisti, in misura stabile rispetto all'anno precedente, ma solo in modo apparente, a causa di una temporanea diminuzione della domanda di trasporto. Tuttavia, questo dato nasconde un problema profondo e persistente, che potrebbe aggravarsi nei prossimi anni se non affrontato con decisione e visione strategica.

Tra le questioni centrali del rapporto emerge con chiarezza il fenomeno dell'invecchiamento della forza lavoro: oltre il 31,6% degli autisti oggi attivi ha più di 55 anni, mentre la quota di giovani autisti sotto i 25 anni è limitata ad appena il 6,5%. Questo squilibrio anagrafico è sintomo di un problema più ampio legato all'attrattività del mestiere, percepito da molti giovani come poco gratificante, non sufficientemente remunerativo e scarsamente compatibile con una vita privata equilibrata. La situazione italiana è ancora più preoccupante: la percentuale di autisti sotto i 25 anni è di appena il 2,2%, mentre, al contempo, la percentuale di autisti sopra i 55 anni raggiunge il 45%. Ciò significa che nei prossimi cinque-dieci anni molti autisti potrebbero andare in pensione senza che vi sia un ricambio generazionale sufficiente.

Il fenomeno è diffuso, ma certamente più sentito nelle Regioni del Centro-Nord, dove il maggior costo della vita scoraggia trasferimenti da altre Regioni italiane, in un contesto dove il settore non può garantire aumenti salariali integrativi.

Tutte le maggiori aziende in Italia si sono attrezzate in vario modo, in particolare con Academy aziendali per attirare lavoratori senza patente D e CQC da formare e inserire in azienda, ma la situazione complessiva resta preoccupante.

### 3. Competizione e quadro regolatorio

A fine 2026 scadono molti dei Contratti di Servizio prorogati ai sensi dell'art. 24, comma 5 bis, del D.L. n. 4/2022 convertito con modificazioni in L. n. 25/2022 (fra cui i 3 Contratti di Servizio gestiti da SETA).

Nel settore diversi grandi operatori si stanno attrezzando per questa fase attesa di competizione per le gare per i nuovi affidamenti dei servizi, e diversi enti/Agenzie per la Mobilità hanno in corso le procedure preliminari per l'indizione delle gare, principalmente nelle Regioni del Nord e del Centro Italia.

Vi sono anche alcune realtà che stanno avviandosi o valutando soluzioni in-house, già scelte in diversi contesti urbani e regionali.

Il quadro regolatorio del settore, sempre più caratterizzato dal ruolo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, vede il ruolo centrale della Delibera n. 154/2019, come modificata dalla Delibera 64/2024, recante Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica.

Sempre nel 2024 è stata adottata la Delibera n. 53 con l'individuazione delle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto locale su strada connotati da obblighi di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e in attuazione dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201. Tale misura introduce obblighi e oneri aggiuntivi per il sistema del TPL.

Nel corso del 2025 si è avuta una prima fase di consultazione, poi continuata ad inizio 2026, circa l'individuazione dei costi di riferimento dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale su strada, sempre in attuazione dell'art. 7. Comma 1, del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201. Attraverso questo strumento di regolazione si vorrebbero definire modelli analitici e criteri per la determinazione dei costi dei servizi di TPL e indicare valori di benchmark per la stima dei valori di riferimento per la predisposizione dei Piani Economici Finanziari Simulati per i nuovi contratti di servizio.

I costi di riferimento stimano le risorse finanziarie necessarie alla gestione del servizio da parte di un'impresa adeguatamente dotata di mezzi e impianti e secondo criteri di efficienza, date predefinite condizioni di qualità.

Si tratta di una Misura decisamente rilevante per il settore, ma anche molto delicata in ragione dell'elevatissimo rischio di eccessiva semplificazione del modello, di alta asimmetria informativa tra gli Enti affidatari che devono utilizzarlo e la realtà in cui operano i gestori del servizio e di copertura solo parziale degli elementi di costo operativo.

Se è comprensibile la volontà di dare strumenti standard di valutazione e armonizzazione dei costi da parte del regolatore, è altrettanto evidente che il rischio di stime e valutazioni non pienamente aderenti alla realtà o impostate su ipotesi di efficientamento non realistiche, condizionate dalla presenza di limitate risorse pubbliche disponibili per la copertura degli Oneri di Servizio Pubblico, è un elemento di preoccupazione per le aziende.

#### 4. Investimenti e innovazione

Il settore del Trasporto Pubblico Locale sta vivendo una fase di profonda evoluzione tecnologica nei sistemi di alimentazione degli autobus.

La spinta verso la decarbonizzazione e l'ecocompatibilità ambientale del settore ha introdotto alimentazione elettrica con batterie o fuel cell alimentate ad idrogeno, oltre a sostenere l'aumento della diffusione dei mezzi a metano.

Sei nuovi autobus urbani su dieci immatricolati nell'Unione Europea nel corso del 2025 sono stati veicoli a zero emissioni, con i mezzi elettrici a batteria che rappresentano il 56% e quelli a celle a combustibile il 4% del mercato, secondo i dati diffusi da Transport & Environment.

In Italia, nel 2025, il 30% dei nuovi mezzi immatricolati ha alimentazione elettrica a batterie, mentre la quota di mezzi diesel scende al 38% circa e quella dei mezzi a metano si attesta al 23% circa (fonte *Autobusweb*).

L'introduzione dei sistemi di alimentazione elettrica, con le rilevanti modifiche alla logistica dei mezzi e le necessità di gestione degli impianti, comporta modifiche operative nell'organizzazione aziendale, studio e sviluppo di nuovi modelli manutentivi.

In generale, l'aumento della complessità tecnologica del parco mezzi è un fattore di incremento dei costi manutentivi e di gestione delle flotte.

Sempre sul fronte tecnologico, sono in continua espansione tecnologie di pagamento elettronico, contactless o QR Code e sono in fase di sviluppo e definizione sistemi MAAS per la facilitazione dell'utilizzo dei servizi di TPL da parte degli utenti, anche con un progetto regionale innovativo per lo sviluppo di un mercato dei MAAS Operator.

Si stanno diffondendo le prime applicazioni di Intelligenza Artificiale, spesso con oggetto sperimentale l'ambito manutentivo o di customer care.

Su un altro fronte, la normativa NIS2 sta introducendo un approccio nuovo e strutturato al tema della prevenzione e difesa da cyberattacchi e della continuità operativa dei sistemi.

## PARTE 2. Contesto

### a. La società

#### 1. Storia e ambito di attività

SETA-Società Emiliana Trasporti Autofiloviari S.p.A. è il gestore unico del Trasporto Pubblico Locale su gomma, al servizio dei territori provinciali di Modena, Reggio Emilia e Piacenza.

Operativa dal 1° Gennaio 2012, SETA nasce dall'aggregazione delle aziende di pubblico trasporto di Modena, Reggio Emilia e Piacenza: per dimensioni e distribuzione territoriale, l'aggregazione – scaturita dalla confluenza nella nuova Società di quattro soggetti: Atcm di Modena; Tempi di Piacenza; AE-Autolinee dell'Emilia e il ramo gomma Act di Reggio Emilia – è una delle maggiori operazioni di fusione aziendale, in ambito nazionale, nel settore del Trasporto Pubblico Locale.

SETA è una società a partecipazione mista, responsabile di tutto il sistema di produzione del servizio di TPL su gomma dei tre territori dell'Emilia Occidentale: dall'esercizio dei trasporti bus urbani ed extraurbani, alla manutenzione dei mezzi, alla vendita dei titoli di viaggio, alla gestione delle biglietterie e dei servizi per l'utenza (informazioni, reclami, ecc.)

#### 2. Scenario Operativo

Lo scenario operativo nel 2025 ha registrato una certa stabilità di contesto, con uno sforzo aziendale rilevante per il ripristino degli organici e la produzione dell'intera percorrenza chilometrica dei servizi minimi regionali e contrattuali storici.

La Regione Emilia-Romagna ha riconosciuto l'adeguamento inflattivo (al tasso di inflazione programmata 2025) sui trasferimenti per i corrispettivi dei contratti di servizio, supportando la crescita dei ricavi caratteristici.

Nel 2025, sul fronte della domanda, i livelli di passeggeri hanno mostrato una lieve ulteriore crescita, con un impatto conseguente sui ricavi da traffico.

SETA ha operato nel contesto dei contratti di servizio in vigore, che scadono al 31/12/2026, e in ha portato avanti le attività per il rilevante piano investimenti 2024-2026, in particolare con la predisposizione e aggiudicazione di una gara su più lotti per l'approvvigionamento delle forniture di autobus dei prossimi anni.

Sono pervenuti all'azienda importanti flussi di rimborso di crediti per anticipazione di contributi per investimenti, ma d'altra parte l'accordo per l'incremento del CCNL ha comportato ulteriori esigenze di anticipazione di uscite di cassa a fronte di incertezze sui rientri finanziari.

Sul fronte dei costi operativi, SETA ha dovuto fronteggiare una complessa situazione di mercato delle assicurazioni RC per flotte di autobus per il TPL, dove i rincari generalizzati di tariffe e la sempre più

limitata offerta di mercato per la riduzione del numero di Compagnie assicurative che offrono soluzioni nel TPL, unite a risultati critici per alcuni incidenti gravi intercorsi negli anni precedenti, hanno creato le condizioni per un rilevante aumento dei costi assicurativi.

#### FOCUS: AUTISTI E TURNOVER

---

Anche il 2025 è stato un anno molto complesso sul fronte del reperimento di autisti, ma ha segnato un importante traguardo di recupero di forza lavoro.

Già dalla fine del 2023 sono stati lanciati diversi allarmi circa la carenza di autisti in tutta Europa. Nel 2024 e in parte nel 2025 in diverse realtà territoriali si sono manifestati disagi e riduzione di servizi a causa della carenza di autisti (es. Milano e altre province lombarde, Belluno, Trento, in Romagna, in Friuli).

Tra le principali cause per SETA (in linea con la lettura nazionale del fenomeno) si rilevano:

- fattori demografici (uscita lavorativa, nel tempo, di leve più numerose di quelle in ingresso);
- aspetti retributivi collegati alla riduzione dei salari reali acuitosi negli ultimi anni;
- fattori legati alla sempre minore attrattività lavorativa per attività che prevedono turni con lavoro a riprese e orari festivi;
- Deterioramento del percepito del lavoro di autista e peggioramento del contesto comportamentale a bordo dei mezzi.

Nel corso dell'anno le uscite di autisti in SETA sono state inferiori a quelle del biennio 2022-2023 e molto simili a quelle del 2024, probabilmente anche per l'attenuarsi dell'effetto dei grandi rientri di autisti nelle Regioni di origine, in particolare del Centro e del Sud.

Le iniziative di Academy per la formazione di personale autista, accompagnando il conseguimento della patente D e del CQC, avviate a fine 2023, sono proseguite e costituiscono il principale canale di nuove assunzioni, anche se sono presenti segnali di ripresa nel segmento di autisti già formati che sono disponibili a valutare e poi a scegliere un impiego in SETA.

Nel corso del 2025 il saldo netto fra uscite e assunzioni di autisti è stato positivo, consentendo di arrivare a settembre 2025 con una capacità di produzione dei servizi quasi integralmente recuperata dopo le riduzioni di corse del 2023-2024 e integralmente recuperata a partire dalle modifiche di orario del gennaio 2026. Tra i nuovi autisti è in crescita la percentuale di donne, anche grazie alle possibilità di impiego part time.

La situazione del mercato degli autisti è tuttavia tutt'altro che stabilizzata e lo sforzo e l'impegno per assicurare un'ulteriore crescita di organico e un adeguato e rapido rimpiazzo di autisti in uscita continuerà ad essere uno dei punti cardine dell'azione aziendale, anche in vista di una potenziale stagione di prossime uscite per pensionamenti.

Lo strumento dell'Academy è stato accompagnato nel corso del 2025 anche da altre azioni di supporto al reperimento e mantenimento degli autisti in organico e costituisce ormai un'attività continuativa dell'azienda.

Tra le altre iniziative a sostegno dell'ingresso o permanenza di autisti, si segnalano facilitazioni abitative con affitto di alloggi per autisti provenienti da altri territori.

Se il contesto produttivo nelle provincie dove opera SETA è tra i più dinamici e solidi a livello nazionale, da un altro punto di vista la relativa ricchezza dei territori, la situazione del mercato delle abitazioni e la presenza di opportunità di impiego non agevolano l'attrazione di personale autista da territori esterni.

Il peggioramento delle condizioni di traffico in molte aree, l'aumento di episodi di violenza e di episodi di mancanza di rispetto da parte di viaggiatori hanno contribuito a deteriorare la percezione del mestiere dell'autista, che già di suo è caratterizzato in modo strutturale da turnazioni e rotazioni sempre meno gradite dai lavoratori.

### 3. Il servizio erogato

SETA ha prodotto poco meno dei circa 30 milioni di km previsti originariamente dai Programmi di Esercizio dei contratti di servizio per stipulati con le Agenzie dei bacini di Modena, Reggio Emilia e Piacenza.

Bacini di Modena e Reggio Emilia – Nel corso del 2025 si è progressivamente recuperata la percorrenza chilometrica urbana ridotta dalle Agenzie dei Bacini di Modena e di Reggio Emilia nel 2024 per la carenza di autisti e l'esigenza di assicurare regolarità e certezza agli utenti, dopo confronti con l'azienda.

A Reggio Emilia il servizio con l'orario scolastico 2025-2026 sviluppava integralmente le percorrenze contrattuali, mentre a Modena, dove è stata introdotta una rilevante modifica nel servizio urbano con estensione del servizio di TPL in alcune zone cittadine, si è arrivati ad un livello quasi integrale di produzione chilometrica contrattuale. Con la rimodulazione dei servizi da gennaio 2026 si è proceduto all'incremento di percorrenze e alla programmazione di tutti i km di servizio previsti.

Bacino di Piacenza – Il servizio di scolastico, alla ripartenza dell'anno scolastico, ha registrato novità soprattutto nel comparto urbano, con la revisione di gran parte delle linee. Inoltre, da metà settembre è stato chiuso al traffico il ponte sul fiume Nure (fine cantiere prevista per il 15 marzo 2026), con deviazioni su diverse linee extraurbane a allungamento di alcuni tempi di percorrenza.

L'avvio dei servizi scolastici è stato caratterizzato dal consueto primissimo periodo di complessità, dovuta agli orari scolastici provvisori o diversi da quelli attesi (e non comunicati alle Agenzie della Mobilità dagli istituti scolastici), e dalle novità già ricordate nell'organizzazione del servizio urbano di Modena.

Restano rilevanti i condizionamenti da parte del traffico veicolare privato nelle ore di punta, che creano frequenti ritardi sui servizi di TPL, tuttavia, l'avvio del servizio scolastico è stato positivo e non si sono manifestate criticità particolari o legate all'organizzazione del servizio.

A testimonianza di questa situazione, l'andamento dei reclami, in particolare nei mesi di avvio del servizio scolastico, ha mostrato segnali incoraggianti di riduzione.

Le Agenzie Locali per la Mobilità di Modena e Reggio Emilia hanno reso noti i risultati delle indagini sulla soddisfazione degli utenti di SETA. Le ricerche (svolte nei mesi di aprile e maggio 2025 da Swg, con il coordinamento della Società Poleis) rilevano che in entrambi i bacini il gradimento degli utenti è molto buono: i viaggiatori del TPL modenese promuovono il servizio con un voto di 7,4 (invariato rispetto al 7,4 conseguito l'anno precedente), mentre gli utenti reggiani ci assegnano un giudizio di 7,7 (anche qui invariato rispetto al 2024).

Questo risultato, in un periodo di forte pressione sul servizio e sull'azienda, è incoraggiante e rassicurante rispetto all'efficacia dello sforzo costantemente compiuto dai lavoratori di SETA per assicurare il miglior servizio possibile.

#### 4. Domanda e ricavi

In base ai conteggi con metodo parametrico regionale, SETA ha trasportato nell'anno 77.072.190 viaggiatori, ovvero il 0,29% in più di quelli trasportati nel 2024.

I dati aziendali sui passeggeri trasportati, elaborati con la tradizionale metodologia regionale di assegnazione di un valore standard di passeggeri per ogni tipologia di titolo di viaggio venduto, confermano un lieve trend di aumento, che è da leggere come un consolidamento della domanda, dopo le dinamiche Covid e post-Covid degli anni passati. A fronte di importanti soluzioni di agevolazione, la lettura dei dati potrebbe contenere una modifica delle scelte e delle valutazioni economiche personali di fronte delle soluzioni tariffarie adottabili, a prescindere dall'effettiva valutazione di frequenza di utilizzo dei mezzi.

È positivo in tutti i Bacini l'effetto quantità, ovvero la variazione di ricavi dovuta alle maggiori quantità vendute rispetto all'anno precedente, anche se con differenze non minimali nelle varie città.

La crescita è prevalentemente trainata dai viaggiatori extraurbani, mentre in ambito urbano la dinamica è stata più articolata.

Si riscontrano dinamiche diverse fra titoli di viaggio occasionali e abbonamenti annuali, in crescita, e abbonamenti mensili, in calo rispetto al 2024, con motivazioni probabilmente differenti e in parte contingenti.

Sono rimaste invariate le tariffe dei titoli di viaggio, per volontà dei Comuni interessati, nonostante la previsione contenuta nelle proroghe dei Contratti di Servizio di un adeguamento delle tariffe urbane ad agosto 2025 per sostenere l'equilibrio economico della gestione.

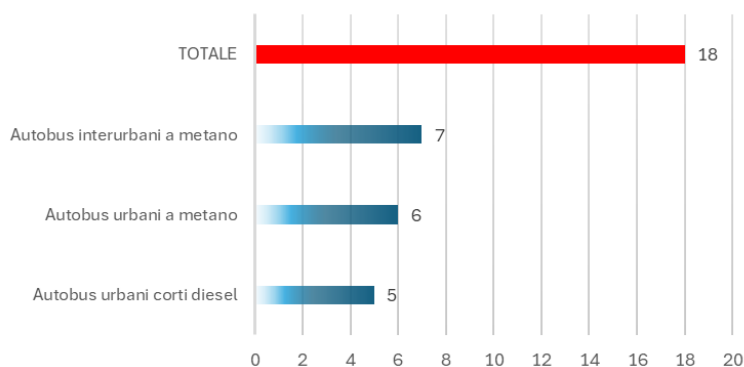
Sul fronte delle tecnologie per l'utenza, nel corso del 2025, è stato avviato il nuovo sistema di bigliettazione comune a tutte le aziende in Regione ed è stata introdotta la tecnologia QR Code per i titoli di viaggio di corsa semplice, con progressiva sostituzione ed eliminazione dei titoli magnetici.

## 5. Investimenti

È proseguito nel corso del 2025 l'importante piano di rinnovo della flotta dei mezzi, supportato da diverse linee di contribuzione nazionale e sul quale SETA si è impegnata anche ai fini dell'ottenimento delle proroghe dei Contratti di Servizio al 31/12/2026.

Con il piano di rinnovo della flotta l'azienda sta facendo un significativo passo avanti nel percorso di miglioramento della sostenibilità ambientale e della qualità per l'utenza.

Questo impegno è stato particolarmente sfidante alla luce delle diverse incertezze che continuano a caratterizzare il settore del TPL. E, non ultimo, a causa dell'oneroso meccanismo di anticipazione della quota di contributi pubblici per gli investimenti e del lento percorso di rimborso degli stessi.



Nel 2025 sono stati inseriti in flotta 18 mezzi nuovi.

Il piano di investimenti 2025 ha subito un rallentamento dovuto alle tempistiche di formalizzazione della rimodulazione del 2° quinquennio del PSNMS e poi ai tempi di condivisione e redazione dei documenti per la gara congiunta per l'acquisto di mezzi, su più lotti, con START Romagna e TEP. Non da ultimo, i costruttori di autobus mantengono tempistiche di produzione e consegna più lunghi che in passato.

In ogni caso è previsto l'inserimento dei mezzi programmati al 2025 nel corso dei primi mesi del 2026 (ad oggi sono già stati immatricolati e immessi altri 22 mezzi nuovi).

Nel corso del 2026 saranno integralmente completati i programmi di rinnovo della flotta autobus previsti negli impegni assunti in sede di proroghe dei Contratti di Servizio.

## PROGETTI PNRR

SETA è impegnata nella realizzazione di interventi finanziati dal PNRR – NextGeneration EU nell’ambito della Misura 2 Componente 2 Sub-Investimento 4.4.1., svolgendo il ruolo di Soggetto Attuatore di 2° livello nei progetti che hanno come beneficiario rispettivamente i Comuni di Modena, Reggio Emilia e Piacenza.

A Reggio Emilia e Piacenza sono stati completati ad inizio 2025 i lavori per la realizzazione degli impianti di ricarica dei mezzi elettrici e sono stati avviati i primi servizi urbani con i nuovi veicoli da 12 metri a trazione elettrica finanziati con il PNRR.

Ad inizio 2026 si è completata la fornitura complessiva degli 11 mezzi per Reggio Emilia e dei 10 mezzi per Piacenza e tutti i nuovi mezzi stanno progressivamente entrando in servizio.

A Modena, dove è prevista l’introduzione di 12 veicoli da 12 metri urbani ad alimentazione elettrica con Fuel Cell a idrogeno, sono in corso di completamento le attività di allaccio utenze, commissioning e collaudo per l’impianto di ricarica dell’idrogeno, con una previsione di inserimento in servizio dei nuovi mezzi entro la scadenza del 30.06.2026.

### b. Capitale Umano

#### 1. Evoluzione e consistenza

Il prospetto riporta l’evoluzione nell’impiego di manodopera tra fine 2024 e fine 2025.

La struttura (Dirigenti, Quadri ed Impiegati) si è incrementata di 6 unità, passando da 115 a 121 unità; mentre gli operai (che includono gli addetti

alla manutenzione ed i conducenti) sono aumentati di 46 unità, passando da 868 a 914.

La forza media complessiva a fine anno è passata da 994,8 a 1.009,2 unità.

#### 2. Trend

- Le ore di straordinario sono aumentate del 9,99%, con un aumento pro-capite del 8,67%
- Le giornate di ferie non godute sono aumentate del 8,94% a livello aziendale e del 6,92% a livello pro-capite.
- Le giornate di assenza sono diminuite complessivamente del 7,32%, con una diminuzione pro-capite del 8,56%.
- Le ore di sciopero, che costituiscono una parte delle giornate di assenza complessive, sono diminuite del 50,45% a livello aziendale e del 48,25% pro-capite.

Presenti al 31/12/2025	2025	2024	Variazione assoluta	Var. %
Dirigenti	2,0	2,0	-	0,00%
Quadri	13,0	13,0	-	0,00%
Impiegati	106,0	100,0	6,0	6,00%
<b>Sub</b>	<b>121,0</b>	<b>115,0</b>	<b>6,0</b>	
Operai	914,0	868,0	46,0	5,30%
<b>Totale</b>	<b>1.035,0</b>	<b>983,0</b>	<b>52,0</b>	<b>5,30%</b>
Forza media annua ponderata	1.007,2	994,8	12,4	1,20%
Interinali	2,0	-	2,0	0,00%
<b>Forza media annua ponderata totale</b>	<b>1.009,2</b>	<b>994,8</b>	<b>14,4</b>	<b>1,40%</b>

Questi dati riflettono la condizione di miglior clima sindacale (dopo anche le iniziative a supporto del rinnovo del CCNL nazionale nel 2024), ma anche la maggior pressione, anche temporanea, intervenuta sul personale per l'erogazione dei servizi in presenza di un organico che è andato via via incrementando soprattutto nella parte finale dell'anno.

### 3. Principali Indicatori

INDICATORI DEL PERSONALE	2025	2024	Variazione assoluta	Var. %
Ore di straordinario pagate	88.658	80.602	8.056	9,99%
Giornate di ferie non godute	46.980	43.123	3.857	8,94%
Giornate di assenza	32.409	34.968	- 2.559	-7,32%
Ore di sciopero	4.086	8.247	- 4.161	-50,45%
INDICATORI PRO CAPITE				
Ore di straordinario pagate	88	81	7	8,67%
Giornate di ferie non godute	47	43	3	6,92%
Giornate di assenza	32	35	- 3	-8,56%
Ore di sciopero	4	8	- 4	-48,25%

### 4. Relazioni Industriali

Nel corso del 2025, come meglio illustrato in precedenza, si è raggiunto un accordo fra Associazioni datoriali e Organizzazioni Sindacali nazionali per il rinnovo della componente economica del CCNL di categoria, rispetto al quale il Governo ha assicurato l'impegno alla copertura integrale dei maggiori oneri per le aziende (pur non avendo al momento completato le rimodulazioni fiscali e disposizioni che rendono effettivo questo impegno).

Nel corso del 2025 è altresì proseguito il confronto con le organizzazioni sindacali aziendali sul tavolo unitario di confronto per la definizione del Contratto Unico con Allegati Territoriali, come metodo costruttivo di dialogo e valutazione delle diverse istanze, giungendo ad una definizione dei diversi miglioramenti possibili e alla quantificazione dei relativi impatti economici ed esigenze di copertura, in base alle quali poter avviare una ricerca di ulteriori risorse per l'azienda. In questo contesto, sono stati discussi e condivisi diversi accordi operativi.

Il fronte del lavoro resta comunque complesso, con costanti richieste di miglioramento delle retribuzioni e di alleggerimento delle condizioni lavorative, in un contesto di scarsità di autisti. È evidente che, nelle condizioni del Trasporto Pubblico e in assenza di interventi esterni anche di aumento del corrispettivo unitario queste istanze non sono oggi accoglibili dalle aziende, come resosi evidente nel rinnovo della parte economica del CCNL nazionale, e questo rischia di mantenere una situazione delicata nelle relazioni industriali.

## 5. Miglioramento continuo

### FORMAZIONE

---

Nel corso del 2025 sono state sviluppate attività formative e di training

- Erogate 18.493 ore di formazione complessive, di cui 2.729 riguardanti i programmi formativi sulla sicurezza sul lavoro;
- Avviati corsi per acquisizione patente D, C e aggiornamento CQC per il personale viaggiante e delle Officine di Modena, Reggio Emilia e Piacenza, per un totale di 12.993 ore;
- Formato il personale di manovra con corsi specifici per gestori di impianti a metano, per un totale di 288 ore;
- Organizzato corso sulla sicurezza degli autisti durante la guida, in collaborazione con la Polizia Municipale, che ha interessato circa n. 30 autisti di Modena, Reggio Emilia e Piacenza;
- Organizzato corso di guida sicura che ha interessato il Personale Viaggiante dei 3 bacini per un totale di 480 ore;
- ASPP ha svolto corsi sulla Norma ISO 14001:2015, Auditor Sistemi Di Gestione Qualità ISO 9001:2015, Formatore sulla Sicurezza e abilitazione ASPP per un totale di 132 ore;
- Il personale impiegatizio e degli impianti fissi ha partecipato alla sessione formativa, organizzata con l'ODV di SETA sul modello di organizzazione e gestione ai sensi del D.L.vo 231/01-Prevenzione della "maladministration - Governance e regole di comportamento";
- Il personale di officina ha svolto formazione sulla manutenzione degli autobus per un totale di 446 ore;

### TRAINING E SEMINARI

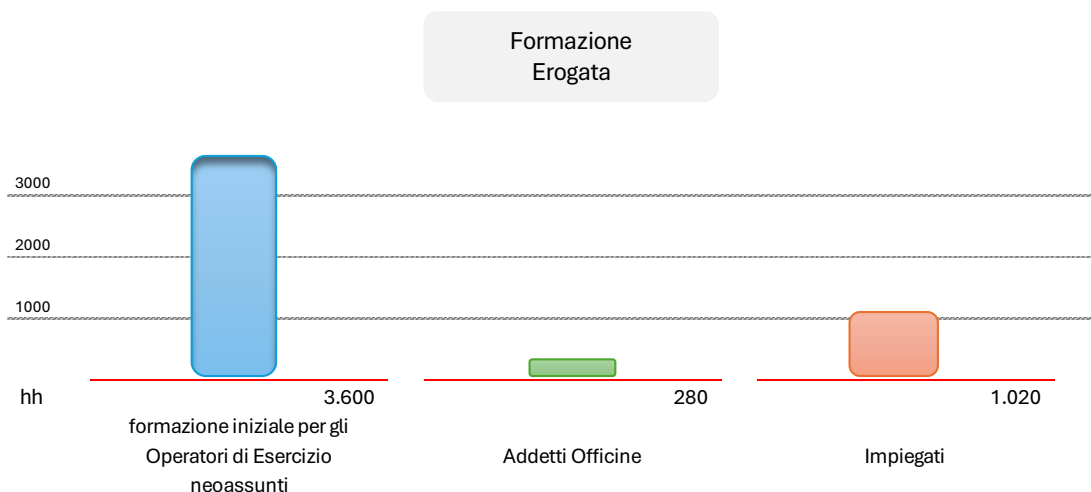
---

- Seminario "DONNE LEAD": seguito da 16 donne per un totale di 192 ore;
- Parità di Genere e ESG: il Personale di Direzione è stato coinvolto per un totale di 80 ore di formazione;
- Corso PLUSERVICE sinistri: il Personale dell'Ufficio sinistri è stato coinvolto per un totale di 12 ore di formazione;
- Privacy: Il Responsabile DPO è stato coinvolto per un totale di 36 ore di formazione;
- Privacy e cybersicurezza: erogati al personale per un totale di 204 ore di formazione;
- Adeguamento protocollo alle linee guida Agid: Erogato 1 corso al personale dell'Ufficio Protocollo;
- Networking Infrastrutture di Rete: erogato al personale dei Sistemi Informativi per un totale di 128 ore;
- Utilizzo del Twice Touch: erogato 1 corso al personale delle Centrali Operative di Modena e Reggio Emilia;
- Microsoft365: erogato al personale impiegatizio per un totale di 256 ore;
- Gestione e supporto: organizzati corsi c/o impianto di ricarica bus elettrici, corsi sulla tracciabilità dei rifiuti, sulla prevenzione e gestione incendi sugli autobus e sul montaggio delle catene invernali per un totale di 221 ore.

### ABILITAZIONI

---

- Abilitazione come Direttore di Esercizio dei sistemi di trasporti a guida vincolata  
Direttore e Vicedirettore di Esercizio Filoviario hanno ottenuto l'abilitazione dopo aver concluso corso per un totale di 160 ore.



**FORMAZIONE SULLA SICUREZZA SUL LAVORO**

- Avviati tutti i corsi base e di aggiornamento per le abilitazioni del personale di officina (carrello elevatore, lavori in quota, PLE, Pes Pav), per un totale di 382 ore;
- Avviati tutti i corsi base e di aggiornamento per le abilitazioni degli Addetti all’Emergenza (Primo Soccorso, Antincendio e utilizzo defibrillatore), per un totale di 1.121 ore;
- Avviati corsi per la formazione generale, specifica e aggiuntiva per preposti nell’ambito della sicurezza per un totale di 1078 ore;
- Effettuato l’aggiornamento obbligatorio per gli RLS.

**c. Highlights**

**HIGHLIGHTS ECONOMICO-FINANZIARI 2025 vs 2024**

<p><b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b></p> <p>124,2 mln € 2025 123,7 mln € 2024 ▲ +0,5 mln € (+0,4%)</p>	<p><b>EBITDA</b></p> <p>13,8 mln € 2025 18,0 mln € 2024 ▼ -4,1 mln € (-23,1%)</p>	<p><b>RISULTATO NETTO</b></p> <p>0,02 mln € 2025 1,86 mln € 2024 ▼ -1,83 mln € (-98,7%)</p>
<p><b>CAPITALE CIRCOLANTE</b></p> <p>57,5 mln € 2025 82,2 mln € 2024 ▼ -24,7 mln €</p>	<p><b>REDDITO OPERATIVO (EBIT)</b></p> <p>1,7 mln € 2025 4,2 mln € 2024 ▼ -2,5 mln € (-59,2%)</p>	<p><b>POSIZIONE FINANZIARIA NETTA</b></p> <p>12,2 mln € 2025 30,8 mln € 2024 ▼ <b>Miglioramento</b> Riduzione dell’indebitamento</p>

Stabilità del valore della **produzione** e **riallineamento della redditività operativa**.  
Rafforzamento dell’equilibrio finanziario e **riduzione dell’indebitamento**.



#### d. Fatti rilevanti 2025

Qui di seguito i fatti di maggiore importanza che hanno contrassegnato la vita dell'Azienda nel corso del 2025

- Dal 7 gennaio 2025 nel bacino provinciale di Modena sono entrate in vigore importanti modifiche al servizio di trasporto pubblico extraurbano. Le novità riguardano 24 linee e sono state pianificate e disposte da aMo-Agenzia per la Mobilità allo scopo di migliorare la regolarità e la puntualità delle corse, per ovviare ai disagi causati dalla viabilità congestionata sulle principali direttrici viarie provinciali;
- Il 24 gennaio 2025 il bus matricola az.1878 alimentato a gas metano in servizio sulla linea urbana 5 di Reggio Emilia ha urtato la pensilina posta in corrispondenza dell'ingresso principale della stazione: a causa dell'impatto, le bombole di gas metano poste sul tetto dell'autobus si sono staccate dai loro supporti, dando origine ad una fuoriuscita incontrollata del metano in esse contenute, con conseguente deflagrazione che ha seriamente danneggiato il bus e parte della struttura della stazione AV. Nessun passeggero era presente al momento a bordo, l'unica persona coinvolta nell'episodio risulta essere lo stesso autista, che fortunatamente ha riportato solo ferite lievi ed ha potuto successivamente rientrare in servizio;
- In data 12.03.2025 a Reggio Emilia e in data 27.03.2025 a Piacenza sono stati **presentati i primi mezzi elettrici urbani da 12mt** ed i relativi impianti di ricarica finanziati dai fondi PNRR: nei giorni successivi i nuovi mezzi elettrici hanno iniziato il servizio regolare nelle reti urbane delle due città;
- Il 12.03.2025 a Reggio Emilia si è tenuta la terza tappa del percorso di sensibilizzazione sulle tematiche della giustizia, legalità e sicurezza organizzato dalla Polizia di Stato e denominato "Conoscersi per comprendersi: la Polizia tra le persone". SETA ha partecipato all'iniziativa mettendo a disposizione un proprio mezzo appositamente personalizzato, utilizzato sia come testimonial viaggiante del progetto sia come luogo in cui sono ospitati alcuni degli incontri in programma tra gli operatori di Polizia ed i cittadini/studenti reggiani.
- In data 20.03.2025 è stato raggiunto e siglato dalle associazioni datoriali e dalle organizzazioni sindacali **l'accordo per il rinnovo della parte economica del CCNL Autoferrotranvieri per il triennio 2024-2026**, che prevede un intervento governativo per la copertura per le aziende dei maggiori oneri derivanti dall'accordo stesso, a valere su risorse che saranno recuperate tramite su un riordino delle accise sui carburanti;
- A fine marzo si è conclusa con esito positivo la verifica ispettiva 2025 per il mantenimento delle certificazioni di Qualità, Ambiente e Sicurezza da parte degli auditor di Certiquality, ente preposto al rilascio delle certificazioni secondo le norme UNI EN ISO. SETA ha superato la periodica verifica ispettiva Certiquality – che, come di consueto, ha preso in esame tutti i processi aziendali – ottenendo così il mantenimento delle certificazioni dei Sistemi di gestione di Qualità, Ambiente e Sicurezza detenute: UNI EN ISO 9001:2015; UNI EN ISO 14001:2015; UNI ISO 45001:2023.
- Da fine aprile, seguendo il piano di recupero del numero di autisti sui servizi urbano di Modena e Reggio Emilia sono state ripristinate diverse corse;
- Dal 23 aprile 2025 è iniziata, dapprima in via sperimentale, la distribuzione nel **bacino provinciale di Piacenza dei nuovi biglietti urbani di corsa semplice con QR code**, avviando così la sostituzione progressiva dei vecchi biglietti con banda magnetica;
- Nel periodo compreso tra il 13 ed il 31 maggio 2025 le Agenzie per la Mobilità di Modena e di Reggio Emilia hanno realizzato le periodiche indagini di *Customer Satisfaction*, finalizzate a rilevare il gradimento degli utenti per il servizio di trasporto pubblico offerto da SETA nei rispettivi bacini provinciali. Le indagini hanno evidenziato – in entrambi i casi - un gradimento stabile rispetto alle rilevazioni precedenti ed attestato su livelli soddisfacenti rispetto ai benchmark di settore, con un giudizio complessivo finale pari a 7,4/10 per il bacino di Modena e 7,7/10 per quello di Reggio Emilia;

- Il 20 maggio 2025 l'Assemblea dei Soci di SETA ha approvato il Bilancio d'Esercizio 2024. Nella stessa data, sono diventate esecutive le dimissioni presentate nel mese di marzo dal Presidente Alberto Cirelli per motivi personali;
- Dal mese di giugno 2025 anche nei bacini provinciali di **Modena e Reggio Emilia è iniziata la distribuzione dei nuovi biglietti urbani di corsa semplice con QR code**. I vecchi biglietti con banda magnetica sono stati dismessi in tutti i bacini provinciali serviti da SETA a partire dal 1° settembre 2025;
- Dal 7 giugno a Piacenza è entrata in vigore una rimodulazione sperimentale del servizio urbano: la riorganizzazione, disposta da Tempi Agenzia, comporta nuove frequenze di passaggio e/o modifiche di percorso per 14 linee, l'estensione oraria del servizio a chiamata Tuo Bus e nuove regole di viaggio a bordo delle linee suburbane ed extraurbane all'interno del territorio comunale di Piacenza. Tale rimodulazione sperimentale è stata poi sostanzialmente confermata con l'avvio del servizio invernale 2025/26;
- Il 27 giugno 2025 il Consiglio di Amministrazione di Seta ha proceduto alla cooptazione di Elisa Valeriani, che ha contestualmente assunto la carica di Presidente dell'Azienda. La dott.ssa Valeriani era stata nominata, ai sensi dello Statuto, da parte dei Soci modenesi dell'Azienda a seguito delle dimissioni presentate da Alberto Cirelli;
- Nei mesi di luglio ed agosto nel bacino provinciale di Piacenza sono stati attivati in via sperimentale due nuovi servizi, in collaborazione con Provincia di Piacenza, Tempi Agenzia e Visit Emilia, per favorire lo sviluppo turistico del territorio piacentino. **Sulla linea extraurbana E8 è stato realizzato il Bic-Bus della Val Tidone, attrezzando i mezzi in servizio con speciali rimorchi nei quali gli utenti hanno potuto caricare gratuitamente le proprie biciclette**. Sulla linea extraurbana E17 è stato attivato il servizio "Tebbia bus", che in tutte le domeniche estive ha garantito un **collegamento da Piacenza alle spiagge del fiume Trebbia** con speciali corse-navetta tra Bobbio e Marsaglia.
- Il 14 luglio 2025 è stata pubblicata l'**edizione 2025 della Carta dei Servizi di SETA**, il documento di riferimento del servizio erogato dall'Azienda, nel quale sono riportati gli standard di qualità ed i risultati raggiunti (misurati attraverso indicatori oggettivi), i ruoli e le competenze dei diversi soggetti coinvolti nel sistema del trasporto pubblico locale, i riferimenti normativi ed il Regolamento di trasporto, oltre all'indicazione degli strumenti di tutela dei clienti in caso di disservizio. La pubblicazione della Carta dei Servizi - oltre a rispondere agli obblighi normativi - è parte fondamentale della strategia di Responsabilità Sociale d'Impresa che caratterizza l'attività di SETA, inoltre rappresenta un importante strumento di dialogo con i cittadini, gli utenti e le istituzioni dei territori di Modena, Reggio Emilia e Piacenza;
- Dal 18 agosto al 13 settembre è stata allestita come di consueto la **biglietteria mobile di SETA**, che ha toccato oltre 35 località dei bacini provinciali di Modena, Reggio Emilia e Piacenza. L'iniziativa è stata realizzata in collaborazione con le rispettive Amministrazioni comunali interessate, ed è finalizzata ad offrire un utile servizio ai tanti utenti residenti al di fuori dei capoluoghi o delle località in cui è presente una biglietteria in sede fissa. Grazie a questo servizio, vecchi e nuovi abbonati hanno potuto acquistare o rinnovare la propria tessera con comodità, senza doversi necessariamente recare presso le biglietterie centrali;
- Dal 15 settembre il servizio extraurbano di Piacenza è stato rimodulato e sono stati variati i percorsi di 7 linee, a seguito della chiusura al transito veicolare del ponte sulla SS9-via Emilia in località Pontenure. La fine dei lavori ed il ripristino dei normali percorsi sono previsti per la seconda metà del 2026;
- Dal 15 settembre sono intervenute anche importanti modifiche nel servizio urbano di Modena, con la modifica dei percorsi delle linee 3-6-9-12-14-15-81 e l'attivazione della nuova linea 394, navetta diretta per il Polo Leonardo dalla zona di via Morane. La linea 9 e la linea 3 contano su 40 corse in più

ognuna, per un totale di un aumento del 50% delle corse offerte giornalmente, mentre la linea 12 ha un 20% di corse in più, con un aumento della frequenza al pomeriggio;

- In occasione della Settimana Europea della Mobilità, dal 16 al 22 settembre 2025 a tutti i nuovi abbonati maggiorenni che hanno acquistato un abbonamento annuale o mensile in biglietteria è stata offerta gratuitamente la tessera Mi Muovo. Inoltre, presso gli sportelli delle biglietterie SETA delle Autostazioni di Modena, Reggio Emilia e Piacenza è stato possibile acquistare il biglietto urbano cartaceo giornaliero al costo di 3 euro (anziché 4,50 euro) e per la sola rete urbana di Modena è stato attivato un biglietto urbano cartaceo valido per 3 giorni (19-20-21 settembre) alla tariffa scontata di 6 euro anziché 8,50 euro.
- Dal mese di settembre l'app di SETA è stata implementata con nuove funzionalità, dando la possibilità agli utenti di utilizzarla per acquistare i titoli extraurbani di corsa semplice e per controllare la validità dei titoli cartacei con QR Code.
- Il 19 novembre 2025 il Consiglio di Amministrazione di SETA ha approvato il **“Piano Strategico per la promozione della Parità di Genere”** proposto dal Comitato Guida per la Parità di Genere e i seguenti documenti: *“Policy aziendale di promozione della parità di genere, delle pari opportunità, della diversità e dell’inclusione”*, *“Policy per la tutela della genitorialità”*; *“Policy per un una comunicazione inclusiva”*; *“Policy per la parità di genere negli eventi”*;
- Il 23 dicembre l'ente certificatore indipendente Certiquality ha attestato la conformità del sistema di gestione della gender equality implementato da SETA, **rilasciando alla nostra Azienda la certificazione per la Parità di Genere** secondo gli standard UNI/PdR 125:2022;

## e. Principali Rischi e Incertezze

Di seguito si evidenziano i principali fattori di rischio o incertezze che possono condizionare in misura significativa l'attività della Società. Rischi addizionali ed eventi incerti, attualmente non prevedibili o che si ritengono al momento improbabili, potrebbero ugualmente influenzare l'attività, le condizioni economiche e finanziarie e le prospettive aziendali.

### 1. Rischi Operativi

#### RISCHI DI FONTE INTERNA

---

##### Risorse Umane

La Società cerca di fidelizzare le risorse umane ritenute strategiche. Le risorse umane, con le loro competenze acquisite garantiscono l'operatività delle attività e, pertanto, rappresentano un “asset” aziendale che influenza in maniera significativa la capacità di operare nel medio-lungo termine. La selezione e la gestione del personale è improntata a criteri di ottimizzazione e di trasparenza delle selezioni, altresì nell'attribuzione dei ruoli. In questi anni il rischio maggiore è legato alla difficoltà di rimpiazzare il personale autista in uscita, per pensionamenti o dimissioni. A presidio di tale rischio la Società adotta delle politiche volte alla formazione continua del personale e - in particolare con riferimento agli autisti - ad una costante attività di recruiting delle figure necessarie.

### **RISCHI CONNESSI ALLA SALUTE E ALLA SICUREZZA SUL LAVORO**

L'esposizione ai rischi legati a infortuni o lesioni per il personale operativo o di staff è mitigata attraverso specifici investimenti e la formazione del personale in ottica di prevenzione, al fine di garantire una gestione operativa indirizzata al miglioramento continuo, alla prevenzione di incidenti e al mantenimento di adeguati standard.

La Società, a tal fine, è impegnata a garantire il pieno rispetto degli obblighi di prevenzione, in ottemperanza alle vigenti normative in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro.

### **RISCHIO DI PROCESSO**

I principali processi che guidano le varie attività aziendali sono regolati da procedure che riflettono le attribuzioni di responsabilità. Inoltre, rischi di perdite o danni che possono insorgere da improvviso default di alcuni impianti critici al processo produttivo sono mitigati attraverso un'attenta e puntuale attività di manutenzione, anche preventiva, oltre che da coperture assicurative ragionevolmente applicabili.

### **RISCHIO DI DIPENDENZA CONCENTRAZIONE CLIENTI/FORNITORI**

La natura di per sé diversificata della clientela all'interno dei diversi bacini territoriali in cui opera la Società assicura una adeguata diluizione del rischio di concentrazione clienti. Il grado di frazionamento del rischio garantisce alla Società un adeguato margine di indipendenza.

Con riguardo ai fornitori, le procedure in essere privilegiano e garantiscono, ove le condizioni di prodotto/servizio e di mercato lo rendano possibile, il confronto e l'inserimento di più fornitori per ogni tipologia di acquisto di beni e servizi.

### **RISCHI DI FONTE ESTERNA**

---

### **RISCHIO CONNESSO ALLA CONCORRENZA**

La Società opera nel mercato del trasporto pubblico locale. Detto mercato è regolato da contratti di servizio acquisiti mediante partecipazioni a gare pubbliche. La partecipazione a dette gare è aperta alla concorrenza nazionale ed internazionale. Il rischio in oggetto è pertanto di natura prospettica (almeno oltre il 2026) e al contempo attiene alla qualità e alla conformità del servizio.

L'indirizzo strategico della Società prevede tra le principali azioni volte alla mitigazione del rischio: (i) la partecipazione a gare per l'affidamento del servizio TPL in bacini di interesse; (ii) lo sviluppo delle sinergie tra operative nell'ambito dei bacini oggetto di gestione.

### **RISCHI CONNESSI ALLA VOLATILITÀ DEI PREZZI**

La Società è esposta significativamente ai rischi connessi alle variazioni di prezzo dei fattori della produzione, con particolare riferimento alle commodity energetiche (i.e. carburanti). In tale ambito la

Società effettua puntuali verifiche in merito all'andamento dei prezzi e dei costi, al fine di intraprendere idonee attività di contenimento di costi o strategie alternative di approvvigionamento, necessarie al bilanciamento dei potenziali effetti negativi.

#### **RISCHI DI MERCATO**

I principali rischi potrebbero scaturire dal deterioramento della qualità dei servizi offerti alla clientela. In tale contesto risulta centrale il livello di attenzione alla qualità dei servizi offerti. L'attento presidio delle attività afferenti all'esercizio, del personale viaggiante, dei mezzi e dei fornitori è lo strumento utilizzato dalla Società per minimizzare tale rischio, individuando, nel caso, opportuni e tempestivi back-up sui servizi offerti.

In tale contesto la strategia attuata da SETA è focalizzata sulla *customer satisfaction* mediante un continuo miglioramento dello stakeholder value ed una ricerca di servizi innovativi volti al miglioramento dell'esperienza della clientela.

#### **RISCHI LEGATI ALLA CATENA DI FORNITURA**

A fronte di detto rischio la Società ha predisposto specifici presidi organizzativi e operativi nonché processi di gestione e monitoraggio della supply chain per prevenire eventuali criticità o contenere tempestivamente i possibili effetti sulla continuità delle *operations*. Viene operata inoltre una compiuta attività di diversificazione delle fonti di approvvigionamento al fine di mitigare i rischi che possano insorgere in relazione a criticità relative ai fornitori e ai mercati di materie e servizi.

#### **RISCHIO NORMATIVO**

Trattasi di rischi derivanti da mutamenti sfavorevoli del quadro normativo di riferimento a livello nazionale e/o internazionale, con conseguenti danni patrimoniali ed economici. Detti rischi vengono mitigati da azioni di monitoraggio del contesto regolatorio e normativo a livello nazionale ed internazionale e da attività di benchmarking giuridico/economico e valutazione quantitativa di eventuali modifiche legislative.

#### **EVENTI CATASTROFICI E DI TERZI**

La Società risulta adeguatamente assicurata, seguendo le normali prassi di settore, contro i rischi indiretti derivanti da eventi catastrofici, dolosi e/o da eventuali interruzioni di attività. Tutte le attività assicurative sono delegate esternamente a primarie società di brokeraggio.

## 2. Rischi Finanziari

#### **RISCHIO DI TASSO DI INTERESSE**

Il rischio di tasso di interesse è originato da esposizioni finanziarie regolare a tasso variabile. Alla data di predisposizione del presente bilancio la Società ha in essere taluni finanziamenti regolati a tasso

variabile. La Società dispone di un adeguato sistema di controlli interni che prevedono un monitoraggio costante delle esigenze finanziarie, operato attraverso proiezioni di flussi di cassa. Vengono inoltre di volta in volta valutate opportunità di copertura del rischio mediante operazioni di hedging.

#### **RISCHIO CREDITO**

Il rischio credito rappresenta l'esposizione della Società a potenziali perdite derivanti dai crediti di natura commerciale, prevalentemente verso enti o società pubbliche, la totalità dei quali presenta scadenza inferiore a dodici mesi. La Società dispone di meccanismi di governance creditizia che da un lato ne disciplinano le relative responsabilità e dall'altro assicurano la conformità del framework sul rischio credito al quadro regolamentare di riferimento cui è soggetta.

#### **RISCHIO DI LIQUIDITÀ E VARIAZIONE DEI FLUSSI FINANZIARI**

Al fine di garantire la capacità di far fronte ai fabbisogni finanziari (ad es. necessità operative, nuovi investimenti, etc.) e di rispettare gli impegni contrattuali, la Società effettua un monitoraggio continuo delle riserve di liquidità, delle linee di credito disponibili e delle situazioni di rischio.

Il fabbisogno finanziario viene definito in sede di approvazione del budget e rivisto infra-annualmente. La Società detiene liquidità e linee di credito soddisfacenti e sufficienti per fronteggiare i suoi pagamenti.

### **f. Prospettive**

#### INQUADRAMENTO GENERALE

---

Nel corso del 2025 si è assistito ad un **consolidamento della crescita della domanda di viaggiatori**, che ha ormai recuperato i valori storici ante pandemia.

Il settore del Trasporto Pubblico Locale resta tuttavia condizionato da **tensioni sul fronte dei costi** e dalla limitatezza delle risorse disponibili, e dalla situazione di carenza degli autisti.

Da tempo le Associazioni di categoria segnalano come, per compensare il mancato adeguamento inflattivo del Fondo Nazionale dei Trasporti, sarebbe attualmente necessario un suo aumento pari a circa 800 milioni di euro.

Nonostante la Regione Emilia-Romagna abbia riconosciuto negli ultimi anni un adeguamento inflattivo dei corrispettivi contrattuali, gli effetti dei rilevanti incrementi dei livelli dei prezzi degli ultimi anni hanno inciso sui costi e in modo specifico su quelli dei ricambi e dei servizi di manutenzione.

In questi ultimi anni si è anche subito un significativo impatto di **incremento dei premi per le polizze RC dei mezzi**, che riflette sia una crescita generalizzata dei costi e dei premi assicurativi e anche una

progressiva riduzione di compagnie assicuratrici attive nel settore delle flotte di autobus per il Trasporto Pubblico.

Inoltre, l'ammodernamento della flotta con mezzi ad alimentazione a metano, elettrica e, nel prossimo futuro, ad idrogeno comporta **un progressivo aumento della complessità delle attività di manutenzione** e, quindi, del suo costo.

Sotto questo aspetto, in via generale, gli obblighi e gli impegni a supporto della sostenibilità ambientale e della transizione ecologica del Trasporto Pubblico Locale hanno un impatto sui costi operativi delle aziende, senza che vi sia un beneficio economico strutturale per gli operatori.

#### INVESTIMENTI

---

Nel corso del 2026, sarà completato il programma di rinnovo della flotta definito in sede di proroga dei Contratti di Servizio nei tre Bacini.

SETA ha comunque sviluppato programmi di investimento sostenuti da contribuzione pubblica anche oltre il 2026, per rispettare scadenze e tempistiche definite dal Ministero per l'impegno e l'utilizzo di risorse nei prossimi anni.

**Continua e continuerà quindi lo sforzo per il costante rinnovo della flotta di autobus**, al fine di migliorare o almeno mantenere l'età media del parco e ridurre i mezzi con maggior anzianità, sostenendo l'indebitamento bancario e tutti gli oneri finanziari connessi per il noto meccanismi di anticipazione dei contributi da parte delle aziende, con rimborso spesso successivo di parecchi mesi rispetto al momento della spesa.

#### CYBERSECURITY

---

SETA, dal 30.07.2025, è stata individuata come soggetto "importante" ai fini della **normativa sulla cybersicurezza NIS2**. Questo comporta un ulteriore e serio impegno per intraprendere, nei prossimi 2 anni, un rapido percorso di adeguamento normativo per incrementare i livelli di sicurezza contro cyber-attacchi e per assicurare la continuità operativa aziendale.

#### FORMAZIONE & ORGANICO

---

La situazione di carenza di autisti nel settore resta tuttavia sempre molto critica e l'azienda continuerà ad impegnarsi e a destinare risorse per sostenere una ricerca continua di autisti, monitorando la situazione nei vari Bacini e nelle diverse aree di riferimento per l'organizzazione dei turni di guida.

#### SICUREZZA

---

Il tema della sicurezza da aggressioni a bordo dei mezzi, sia per autisti e verificatori di titoli di viaggio, ma anche per i passeggeri, continua ad avere estrema attenzione. SETA ha attivato sistemi di

videosorveglianza su praticamente tutto il parco mezzi (100% entro il 2026) e ha siglato da tempo Protocolli di Intesa con le Prefetture per l'utilizzo delle immagini per l'accertamento di eventuali situazioni critiche a bordo dei mezzi e persegue un rapporto costante anche con Forze dell'Ordine per cercare di dissuadere e prevenire situazioni di aggressioni o comportamenti violenti a bordo dei mezzi.

#### SCENARIO & PROSPETTIVE INDUSTRIALI

---

Lo scenario complessivo di SETA resta in questa fase pieno di incertezza, in quanto a fine 2026 scadono gli attuali Contratti di Servizio nei tre Bacini gestiti e si dovrebbe procedere con l'indizione di nuove gare regolate secondo le procedure e norma definite dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Sullo sfondo resta anche lo scenario di possibile aggregazione societaria con TPER e START Romagna, per il quale si attendono le decisioni dei soci.

In questo quadro di ridotta visibilità di orizzonti strategici, SETA manterrà un'azione di grande attenzione alla gestione ordinata del servizio e di perseguimento dei livelli attesi di qualità del servizio, in un quadro di rigido controllo dei costi e dell'efficienza.

#### IMPATTI DEL QUADRO GEOPOLITICO

---

Inevitabilmente, lo scenario geopolitico e le tensioni sul fronte del gasolio e del metano per trazione condizioneranno in modo importante la gestione e i risultati aziendali.

Bisognerà quindi attendere gli sviluppi, che saranno strettamente collegati alla durata della guerra, con scenari e tensioni sui prezzi delle componenti energetiche, nonché a livello inflattivo, strettamente conseguenti all'evoluzione del conflitto, ed eventuali interventi governativi generalizzati o per il settore del Trasporto Pubblico Locale.

## PARTE 3. Corporate Governance

### a. Perimetro, Organi, Governo Societario

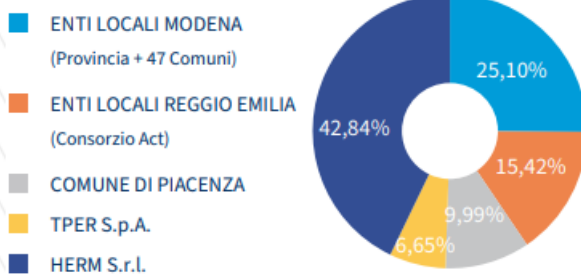
#### PERIMETRO

Il capitale sociale di SETA S.p.A. ammonta a 16.663.416 euro. La maggioranza azionaria è detenuta dagli enti pubblici di Modena, Reggio Emilia e Piacenza, che possiedono oltre 8,4 milioni di euro di capitale, per una quota complessiva del 50,51%.

Il restante 49,49% è di proprietà dei soci privati:

HERM-Holding Emilia-Romagna Mobilità Srl, la holding che ha come soci TPER S.p.A. (94,95%) e Nuova Mobilità Scarl (5,05%) e che, con un valore di ca 7,14 milioni di euro di capitale, detiene il 42,84% delle quote di SETA e la stessa TPER, che, con un valore di oltre 1,10 milioni di euro.

#### SETA S.p.A. - Soci divisi per quote



#### ORGANI

##### Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione è l'organo investito dei più ampi poteri per l'ordinaria e straordinaria amministrazione. È responsabile, infatti, della definizione dell'indirizzo di gestione aziendale, valuta l'adeguatezza dell'assetto organizzativo e l'andamento generale della gestione.

In data 09/05/2024 l'Assemblea dei Soci di SETA ha proceduto al rinnovo del Consiglio di Amministrazione con durata fino all'approvazione del Bilancio d'Esercizio 2026. In data 21 maggio 2025 il Presidente Alberto Cirelli ha rassegnato le dimissioni per motivazioni personale e, su indicazione dei soci Enti pubblici modenesi, come da Statuto societario, è stata cooptata in Consiglio di Amministrazione con la carica di Presidente della Società, in data 27 giugno 2025, Elisa Valeriani.

Come previsto dallo Statuto societario – il nuovo Consiglio di Amministrazione di SETA è composto da 5 membri: 3 nominativi sono stati indicati dai soci pubblici, gli altri 2 dal socio industriale Herm Srl.

Presidente del Consiglio di Amministrazione	<b>VALERIANI ELISA</b>
Amministratore Delegato	<b>ROAT RICCARDO</b>
Consigliera	<b>GUALTIERI GIUSEPPINA</b>
Consigliere	<b>PARMEGGIANI FEDERICO</b>
Consigliere	<b>MELI DARIO</b>

### Collegio Sindacale e Società di Revisione

Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione. In particolare, esercita funzioni di controllo **sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile** della Società e sul suo concreto funzionamento, verificando che il sistema di governo e di controllo interno sia coerente con la natura e le dimensioni dell'impresa.

Il Collegio monitora altresì il rispetto delle procedure interne e dei presidi previsti dal Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001, nonché la corretta applicazione dei principi contabili e la regolarità della tenuta della contabilità sociale.

Nell'esercizio delle proprie funzioni, il Collegio partecipa alle riunioni del Consiglio di Amministrazione, mantiene un costante flusso informativo con la Società di Revisione e con le funzioni aziendali competenti, e formula, ove necessario, osservazioni e raccomandazioni finalizzate al rafforzamento del sistema di controllo e alla tutela dell'integrità patrimoniale della Società.

Presidente del Collegio Sindacale	<b>CAVALLI SEBASTIANO</b>
Sindaco Effettivo	<b>FANTINI VALERIO</b>
Sindaco Effettivo	<b>DI LEVA VALENTINO</b>
Sindaco Supplente	<b>BACCHIEGA FEDERICO</b>
Sindaco Supplente	<b>MANZINI MONICA</b>
Società di Revisione	<b>BDO ITALIA S.P.A.</b>

### b. Informazioni previste dall'art. 2428, co 3 c.c.

#### PARTECIPATE

SETA detiene partecipazioni in tre società, tutte collegate.

Dati al 31 12 2025

- **Hola S.r.l.:** Servizi di risposta telefonica per informazioni su orari del servizio pubblico urbano ed extraurbano, tariffe, disservizi e servizi di centralino. Prenotazione e vendita titoli di viaggio e biglietteria.
- **Consorzio Acquisti dei Trasporti:** Acquisto di carburanti e lubrificanti.
- **Consorzio Esperienza Energia Soc. Consortile a R.L. o in forma breve C.E.E. S.c.r.l.:** Approvvigionamento mediante acquisto, produzione o autoproduzione – nonché erogazione, vendita e ripartizione – di ogni forma di energia (anche da fonti rinnovabili o assimilate), di risorse, materie prime o prodotti energetici in genere



Ai sensi di quanto richiesto dall'art. 2428 3° comma n. 2 del Codice civile si segnalano i seguenti rapporti economici vs/Collegate

▪ **Debiti**

Consorzio CAT Euro 124.862;

HOLA SRL Euro 48.185;

▪ **Crediti**

a) Consorzio CAT Euro 62.689;

b) HOLA SRL Euro 0.

ATTIVITÀ DI R&D

---

Nell'ambito del Programma Quadro dell'Unione Europea, Horizon Europe, a seguito dell'approvazione formale del Progetto da parte della Commissione Europea del 19.12.2024, nel corso del 2025 SETA ha perfezionato la sottoscrizione del Grant Agreement del progetto **NexTArc** (Next Generation Open Innovations in Trustworthy Embedded AI Architectures for Smart Cities, Mobility and Logistics) assieme agli altri 37 partner fra cui Eurotech, Università degli Studi di Parma e Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia.

Il progetto, della durata di 36 mesi e iniziato formalmente il 01.09.2025, prevede un TOTALE di 31.595.542 euro di costi esigibili suddiviso tra tutti i partner. All'interno del cluster italiano, SETA (Costi esigibili di personale 130.000 euro in 3 anni, di cui 32.500 euro finanziati dalla Commissione Europea) apporterà il proprio contributo rispetto alle innovazioni e alle nuove tecnologie applicabili ai servizi di Trasporto Pubblico Locale Urbano.

AZIONI PROPRIE

---

La società non possiede azioni proprie

AZIONI/QUOTE DELLA SOCIETÀ CONTROLLANTE

---

La società non possiede azioni o quote di società controllanti

### c. Assetto di Integrità e Compliance

MODELLO 231 ANTICORRUZIONE E TRASPARENZA

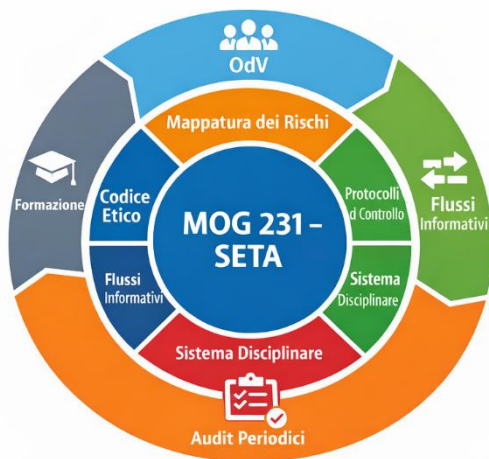
---

Il Modello 231 è volto a prevenire il verificarsi di fatti, correlati a condotte commissive e/o omissive, colpose e/o dolose, tenute da apicali - ossia da soggetti che si trovano in posizione di vertice oppure da soggetti - sottoposti alla direzione o vigilanza dei primi - nell'esercizio delle proprie funzioni, che possano qualificarsi come fatto-reato (anche a titolo di mero tentativo) tale da investire la responsabilità della Società per colpa in organizzazione.

Il Consiglio di Amministrazione di SETA ha nominato in data 30/03/2016 l'Organismo di Vigilanza (OdV) nella persona dell'Avv. Andrea Pavone, quale organo monocratico, autonomo e indipendente, con poteri di iniziativa e controllo, che ha il compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza del Modello nel suo complesso, sul suo aggiornamento continuo, garantendone la conformità normativa e l'adeguatezza preventiva.

Tale nomina è stata, poi, riconfermata dal Consiglio di Amministrazione di SETA in data 12/12/2024.

Nel corso dell'anno 2025, in considerazione della continua evoluzione normativa e dell'evoluzione del contesto interno della Società, è proseguita l'attività di miglioramento e aggiornamento del Modello 231 e, nello specifico, dei protocolli comportamentali di cui lo stesso si compone, documenti tutti posti a garanzia della corretta, oggettiva e trasparente estrinsecazione delle attività sociali nel rispetto della legalità.



Prevenzione del rischio – Adeguatezza organizzativa – Legalità operativa

SETA, vista la delibera ANAC 1134/2017 che consente di implementare il PTPCT nell'ambito del MOG 231, ha proceduto all'aggiornamento del MOG 231, Parte Generale, anche nella parte relativa alla prevenzione della *maladministration*, recependo gli "Orientamenti per la pianificazione anticorruzione e trasparenza 2022" pubblicati da ANAC il 02/02/2022.

Il MOG 231 è stato implementato con l'adozione di un Protocollo per la tutela delle informazioni riservate e/o confidenziali.

Resta operativo il "Protocollo segnalazione Condotte Illecite (*Whistleblowing*)", aggiornato in attuazione del Decreto Legislativo 10 marzo 2023,

n. 24: le segnalazioni possono essere formalizzate in forma scritta utilizzando il Portale Whistleblowing di SETA raggiungibile al sito <https://setaweb.whistleblowing.it> o mediante richiesta di incontro, sempre attraverso il già menzionato Portale.

Con l'obiettivo di determinare il grado di conformità del sistema di gestione, nonché la valutazione della capacità dello stesso di garantire la conformità ai requisiti legali e contrattuali e ad altri requisiti che la Società è impegnata a soddisfare, è proseguita, nel corso dell'anno 2025, la periodica attività di audit e monitoraggio da parte dell'Organismo di Vigilanza in merito alla esistenza di eventuali mutamenti del contesto interno ed esterno alla Società, al fine di determinare la loro eventuale incidenza sulla matrice di rischio, sulla rivalutazione dei protocolli e, quindi, più in generale, sull'aggiornamento del MOG 231.

Le risorse aziendali, destinatarie del Modello organizzativo, provvedono regolarmente, con la cadenza predefinita, alla compilazione, tramite piattaforma di gestione informatizzata del Modello medesimo, dei flussi informativi obbligatori verso l'Organismo di Vigilanza, per l'esame e valutazione degli stessi.

Anche per l'esercizio 2025 l'Organismo di Vigilanza ha redatto il Rendiconto annuale, tempestivamente trasmesso al Consiglio di Amministrazione.

Il documento riporta:

- gli esiti delle attività di vigilanza e degli audit svolti
- le azioni di miglioramento suggerite e quelle implementate
- eventuali rilievi o criticità emerse
- le attività formative svolte in materia di Whistleblowing, prevenzione della maladministration, governance e regole di comportamento, riservatezza, cybersicurezza e NIS2
- gli adempimenti in materia di trasparenza ai sensi del D.Lgs. 33/2013

L'OdV ha inoltre rilasciato l'attestazione annuale richiesta da ANAC in materia di trasparenza.

Nel Rendiconto è stato espresso giudizio tecnico positivo sia in merito all'astratta idoneità del Modello, sia in ordine alla sua concreta attuazione, con riferimento:

- alla completezza della mappatura dei rischi
- all'adeguatezza delle misure preventive adottate
- al livello di consapevolezza del personale circa le conseguenze di eventuali condotte difformi rispetto ai protocolli e alle procedure aziendali.

In esso, inoltre, sono riportate le attività di formazione svolte dal collettivo aziendale (in materia di Whistleblowing, di prevenzione della *maladministration* - governance e regole di comportamento, riservatezza, cybersicurezza, NIS2), nonché adempimenti aziendali in materia di trasparenza (D.l.vo n. 33/2013).

#### CODICE ETICO

---

Il Codice Etico di SETA S.p.A., adottato ai sensi del D.Lgs. 231/2001 e costantemente aggiornato (ultima revisione dicembre 2024), costituisce il documento di riferimento per l'insieme dei principi, dei valori e delle regole di comportamento che orientano l'attività della Società e dei suoi Destinatari

Il Codice si applica ai componenti degli Organi Sociali, ai dirigenti, ai quadri, ai dipendenti e a tutti coloro che, a qualsiasi titolo, operano nell'interesse o per conto di SETA. Esso rappresenta un elemento strutturale del Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001 e del più ampio Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi, assumendo rilevanza non solo etica ma anche giuridica e contrattuale.

### **Principi fondanti**

Il Codice Etico si fonda su principi cardine quali:

- onestà e legalità;
- correttezza e trasparenza;
- efficienza e qualità del servizio;
- spirito di servizio verso la collettività;
- tutela della dignità della persona;
- prevenzione dei conflitti di interesse;
- rispetto della concorrenza e delle regole del mercato.

In quanto gestore di un servizio pubblico essenziale, SETA attribuisce particolare rilevanza al principio dello spirito di servizio, inteso come orientamento costante alla soddisfazione dell'utenza e alla tutela dell'interesse collettivo. L'attività d'impresa è dunque letta non solo in chiave economica ma anche sociale, in coerenza con la missione di mobilità sostenibile e accessibile al territorio.

### **Prevenzione della corruzione e integrità nei rapporti con i terzi**

Una parte centrale del Codice è dedicata alla prevenzione di fenomeni corruttivi, di riciclaggio e di conflitto di interessi.

SETA vieta in modo espresso qualsiasi forma di:

- corruzione attiva o passiva;
- elargizione di utilità indebite;
- pagamenti incentivanti;
- comportamenti collusivi con soggetti pubblici o privati.

Particolare attenzione è riservata ai rapporti con la Pubblica Amministrazione, considerata la natura regolata del settore e la frequenza di interazioni istituzionali. I rapporti con enti pubblici sono riservati alle funzioni aziendali formalmente delegate e devono essere improntati a trasparenza, tracciabilità e rispetto delle procedure interne.

Il Codice disciplina inoltre in modo puntuale:

- i rapporti con fornitori e partner commerciali;
- la selezione basata su criteri oggettivi e trasparenti;
- il divieto di favoritismi e pressioni indebite;
- l'esclusione di soggetti coinvolti in attività illecite o criminali.

Tali disposizioni costituiscono presidio essenziale per la tutela dell'integrità aziendale e per la prevenzione dei reati presupposto rilevanti ai fini del D.Lgs. 231/2001.

### **Trasparenza contabile e tutela del patrimonio**

Il Codice ribadisce il principio di veridicità, accuratezza e completezza delle registrazioni contabili, richiedendo che ogni operazione sia:

- correttamente autorizzata
- documentata
- tracciabile
- verificabile

La trasparenza contabile rappresenta un elemento fondamentale di affidabilità verso soci, istituzioni, organi di controllo e stakeholder.

Parallelamente, è posto l'obbligo di tutela del patrimonio aziendale, materiale e immateriale, e la protezione delle informazioni riservate, nel rispetto della normativa in materia di protezione dei dati personali (GDPR)

### **Politiche del personale, inclusione e rispetto della persona**

Il Codice riconosce la centralità del Capitale Umane quale elemento determinante per il conseguimento degli obiettivi aziendali.

SETA si impegna a:

- garantire pari opportunità
- promuovere la parità di genere
- prevenire discriminazioni e molestie
- contrastare ogni forma di sfruttamento del lavoro
- assicurare condizioni di lavoro conformi alla normativa vigente

Sono esplicitamente vietati comportamenti riconducibili a mobbing, molestie, discriminazioni o abusi, con previsione di strumenti di tutela e canali di segnalazione dedicati.

Particolare rilievo è attribuito alla sicurezza sul lavoro e alla tutela della salute, in coerenza con il D.Lgs. 81/2008, nonché alla protezione dell'ambiente e alla riduzione dell'impatto ambientale delle attività aziendali, in linea con la natura di operatore della mobilità pubblica.

### **Controlli interni, Organismo di Vigilanza e whistleblowing**

Il Codice Etico è integrato nel sistema dei controlli interni e prevede l'istituzione di un Organismo di Vigilanza incaricato di:

- vigilare sull'efficace attuazione del Modello 231
- monitorare l'osservanza del Codice
- ricevere e gestire le segnalazioni di violazione

È attivo un sistema di *whistleblowing* che consente ai Destinatari di segnalare, anche in forma riservata, condotte illecite o non conformi, con garanzia di tutela del segnalante contro eventuali ritorsioni

Il rispetto del Codice assume valore contrattuale e la sua violazione può comportare l'applicazione di misure disciplinari, oltre alle eventuali responsabilità civili o penali previste dall'ordinamento.

## PARTE 4. Risultati Economico Finanziari 2025

### **a. Commento generale**

L'esercizio 2025 ha fatto segnare un valore della produzione pari a 124.229 migliaia di euro ed evidenzia una variazione pari a 522.000 euro rispetto al precedente esercizio (123.708 migliaia di euro).

La dinamica è riconducibile principalmente all'andamento dei ricavi da servizi di trasporto e dei corrispettivi da contratti di servizio, nonché alla variazione dei contributi di esercizio.

Sulla variazione del valore della produzione hanno inciso: maggiori ricavi da 1) servizi di trasporto per 120 migliaia di euro, 2) contratti di servizio per 1.078 migliaia di euro, 3) altri ricavi per 3.199 migliaia di euro. Rispetto al 2024, si sono avute variazioni negative sui contributi straordinari per 3.072 migliaia di euro per effetto della presenza, nel 2024 appunto, di importanti valori di cui si è dato conto nel Bilancio dello scorso Esercizio.

E' stata inoltre rilevata nel 2025 una quota a saldo finale di ristori per mancati ricavi post Covid-19, incassata nel 2025 e che ha generato un ricavo straordinario e non ripetitivo, generato dalla differenza fra gli importi prudenzialmente accertati nei Bilanci degli anni interessati, nel momento in cui non vi era una certezza sull'effettiva quantificazione per l'azienda in quanto dipendente da diversi elementi, fra cui effettiva disponibilità delle risorse a livello nazionale e regionale, conclusioni delle istruttorie dell'Osservatorio Nazionale del MIT, verifiche regionali e da parte delle Agenzie, e gli importi dell'effettiva liquidazione di questi contributi.

Un'attenta revisione di alcuni rischi aziendali e di politiche di gestione manutentiva hanno avuto come riflesso variazioni di economiche di natura positiva del tutto contingenti.

La formazione del Conto Economico 2025 riflette quindi diversi elementi non ripetitivi e che hanno un impatto positivo rilevante, e tale da compensare una serie di squilibri sulla gestione caratteristica che riflettono pienamente la carenza di risorse e le dinamiche di costo del settore del Trasporto Pubblico Locale.

Il Margine Operativo Lordo (EBITDA) registra una variazione negativa rispetto al 2024 pari a -4.145 migliaia di euro, attestandosi a 13.835 migliaia di euro rispetto ai 17.980 migliaia di euro dell'esercizio precedente.

La riduzione della performance operativa è riconducibile principalmente all'incremento dei costi operativi, in particolare 1) costi per manutenzioni e altri costi per 1.477 migliaia di euro, 2) assicurazioni per 2.001 migliaia di euro, 3) personale per 1.864 migliaia di euro, compensati dalla dinamica dei costi energetici in calo di 652 migliaia di euro e solo parzialmente assorbiti dall'andamento positivo dei ricavi.

Il Reddito Operativo (EBIT) si attesta al 31 dicembre 2025 a 1.723 migliaia di euro, registrando una diminuzione di 2.494 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2024 (4.217 migliaia di euro).

Il Saldo della gestione finanziaria evidenzia oneri netti pari a 1.651 migliaia di euro, in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 672 migliaia di euro, riflettendo la dinamica di riduzione dell'indebitamento medio e l'andamento positivo dei tassi di interesse nel corso dell'esercizio.

Il Reddito ante imposte è pari a 71.522 euro, che, considerando imposte per 47.961 euro, porta ad un risultato netto positivo pari a 23.561 euro.

## b. Rendiconti, indici, analisi

### 1. Prospetti di bilancio

#### STATO PATRIMONIALE

ATTIVO	2025	%	2024	%
<b>CAPITALE CIRCOLANTE</b>	<b>57.495.365</b>	<b>33,7%</b>	<b>82.169.567</b>	<b>41,8%</b>
<b>Liquidità Immediate</b>	<b>8.922.544</b>	<b>5,2%</b>	<b>12.027.926</b>	<b>6,1%</b>
Disponibilità liquide	8.922.544	5,2%	12.027.926	6,1%
<b>Liquidità differite</b>	<b>45.805.841</b>	<b>26,9%</b>	<b>67.101.418</b>	<b>34,2%</b>
Crediti verso Soci	-	0,0%	-	0,0%
Crediti dell'attivo circolante a breve termine	30.154.105	17,7%	26.989.652	13,7%
Crediti dell'attivo circolante a medio lungo termine	14.975.309	8,8%	37.659.773	19,2%
Attività Finanziarie	-	0,0%	-	0,0%
Ratei e risconti attivi	676.427	0,4%	2.451.993	1,2%
<b>Rimanenze</b>	<b>2.766.980</b>	<b>1,6%</b>	<b>3.040.223</b>	<b>1,5%</b>
<b>IMMOBILIZZAZIONI</b>	<b>113.036.406</b>	<b>66,3%</b>	<b>114.218.871</b>	<b>58,2%</b>
Immobilizzazioni immateriali	946.554	0,6%	688.523	0,4%
Immobilizzazioni materiali	112.018.382	65,7%	113.494.878	57,8%
Immobilizzazioni Finanziarie	71.470	0,0%	35.470	0,0%
Crediti Immobilizzati a breve termine	-	0,0%	-	0,0%
<b>Totale IMPIEGHI</b>	<b>170.531.771</b>	<b>100,0%</b>	<b>196.388.438</b>	<b>100,0%</b>
PASSIVO	2025	%	2024	%
<b>CAPITALE DI TERZI</b>	<b>150.602.855</b>	<b>88,3%</b>	<b>176.483.083</b>	<b>89,9%</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>60.095.207</b>	<b>35,2%</b>	<b>84.802.812</b>	<b>43,2%</b>
Debiti a breve termine	48.702.604	28,6%	73.719.428	37,5%
Ratei e Risconti	11.392.603	6,7%	11.083.384	5,6%
<b>PASSIVITA' CONSOLIDATE</b>	<b>90.507.648</b>	<b>53,1%</b>	<b>91.680.272</b>	<b>46,7%</b>
Risconti passivi per Investimenti	71.478.048	41,9%	68.327.762	34,8%
Debiti a m/lungo termine	10.240.000	6,0%	12.222.600	6,2%
Fondi per Rischi ed Oneri	5.207.697	3,1%	7.117.949	3,6%
TFR	3.581.903	2,1%	4.011.960	2,0%
<b>PATRIMONIO NETTO</b>	<b>19.928.916</b>	<b>11,7%</b>	<b>19.905.355</b>	<b>10,1%</b>
Capitale	16.663.416	9,8%	16.663.416	8,5%
Riserve	3.241.939	1,9%	1.386.202	0,7%
Utili perdite portati a nuovo	-	0,0%	-	0,0%
Utile (perdita) dell'esercizio	23.561	0,0%	1.855.737	0,9%
<b>TOTALE FONTI</b>	<b>170.531.771</b>	<b>100,0%</b>	<b>196.388.438</b>	<b>100,0%</b>

Valori in EUR

## ■ Impieghi

- Dal punto di vista patrimoniale, al 31 dicembre 2025 il totale degli impieghi si attesta a 170.532 migliaia di euro, in diminuzione rispetto ai 196.388 migliaia di euro dell'esercizio precedente, con una variazione complessiva pari a -25.857 migliaia di euro.

La riduzione del totale attivo riflette principalmente la significativa contrazione del capitale circolante netto, nonché il fisiologico assorbimento degli investimenti effettuati negli esercizi precedenti attraverso il processo di ammortamento. In particolare, l'andamento patrimoniale evidenzia un riequilibrio della struttura degli impieghi, con maggiore incidenza delle immobilizzazioni rispetto alle componenti correnti.

- Il capitale circolante netto registra una variazione pari a -24.674 migliaia di euro, riconducibile principalmente alla riduzione delle liquidità differite, che diminuiscono di -21.296 migliaia di euro, e in particolare dei crediti dell'attivo circolante a medio-lungo termine, in calo di -22.684 migliaia di euro, soprattutto in relazione alla dinamica degli incassi dei contributi sugli investimenti. Si rileva inoltre una diminuzione delle disponibilità liquide pari a -3.105 migliaia di euro, parzialmente compensata dall'incremento dei crediti a breve termine per +3.164 migliaia di euro.

- Le immobilizzazioni complessive si attestano a 113.036 migliaia di euro, evidenziando una variazione rispetto al 2024 pari a -1.182 migliaia di euro. La dinamica è determinata principalmente dalla riduzione delle immobilizzazioni materiali per -1.476 migliaia di euro, effetto del progressivo assorbimento degli ammortamenti sugli investimenti realizzati negli esercizi precedenti, in particolare sul rinnovo della flotta bus, parzialmente compensata dall'incremento delle immobilizzazioni immateriali pari a +258 migliaia di euro.

Sulle immobilizzazioni è stata recepita la riclassificazione degli impianti a metano di Reggio Emilia e Piacenza, operazione che ha fatto rilevare variazioni nette degli asset immateriali per manutenzioni di beni di terzi pari a euro 223.672.

## ■ Fonti

- Sul lato delle fonti, la dinamica è riconducibile principalmente alla diminuzione del capitale di terzi, che si riduce complessivamente di -25.880 migliaia di euro.
- Le passività correnti evidenziano una variazione pari a -24.708 migliaia di euro, connessa in particolare alla riduzione dei debiti a breve termine pari a -25.017 migliaia di euro, in parte correlata alla dinamica degli incassi dei contributi e al riequilibrio della struttura finanziaria di breve periodo. Le passività consolidate si attestano a 90.508 migliaia di euro, in lieve diminuzione rispetto all'esercizio precedente (-1.173 migliaia di euro), riflettendo la riduzione dei debiti a medio-lungo termine per -1.983 migliaia di euro e dei fondi per rischi ed oneri per -1.910 migliaia di euro, compensata dall'incremento dei risconti passivi per investimenti pari a

+3.150 migliaia di euro, connesso alla contabilizzazione dei contributi sugli investimenti di competenza degli esercizi futuri.

- Il patrimonio netto si attesta a 19.929 migliaia di euro, con una variazione rispetto all'esercizio precedente pari a +24 migliaia di euro, determinata dalla combinazione tra l'utile dell'esercizio 2025 pari a 24 migliaia di euro e la riclassificazione a riserva dell'utile dell'esercizio precedente.

Nel complesso, la struttura patrimoniale evidenzia un rafforzamento dell'equilibrio finanziario di breve periodo, con riduzione significativa dell'indebitamento corrente e una maggiore incidenza delle fonti consolidate, in coerenza con la fase di consolidamento degli investimenti realizzati negli esercizi precedenti e con la progressiva normalizzazione del fabbisogno finanziario aziendale.

#### SPECIFICHE VOCI DELLO STATO PATRIMONIALE

---

##### ■ Attivo

- disponibilità liquide di fine anno in calo da 12 milioni nel 2024 a 9 milioni del 2025;
- riduzione dei crediti a breve vs Agenzie ed Enti per circa 1,8 milioni di euro
- riduzione dei crediti per contributi agli investimenti per circa 17,3 milioni di euro, di cui 14,9 milioni di euro a M/L termine

##### ■ Passivo

- Riduzione del peso del capitale di terzi in rapporto al patrimonio netto, determinata principalmente dalla contrazione delle passività correnti e da una sostanziale stabilità delle passività consolidate. All'interno di queste ultime si evidenzia l'incremento dei risconti passivi per investimenti pari a 3,2 milioni di euro, conseguente alla realizzazione di nuovi investimenti e al contestuale rilascio a conto economico della quota correlata agli ammortamenti dei beni finanziati da contributi;
- Riduzione del debito per TFR pari a 0,4 milioni di euro, riconducibile alla dinamica delle cessazioni e delle liquidazioni intervenute nel corso dell'esercizio, nonché all'evoluzione della forza lavoro.
- Diminuzione dei fondi rischi per 1,9 milioni dovuto, in particolare, al rilascio di rischi già accantonati su prudente valutazione di potenziali contenziosi;
- Riduzione pari a 19,7 milioni di euro dell'indebitamento a medio termine per la riduzione dell'apertura di credito c/anticipazioni contributi su investimenti in scadenza al 31/12/2025.

## CONTO ECONOMICO

Si fornisce di seguito un prospetto di riclassificazione del Conto Economico nel confronto con l'esercizio precedente. Si precisa che lo schema riflette l'abolizione della parte straordinaria del conto economico, come previsto dai principi contabili. Pertanto, tutte le componenti di ricavo straordinarie e/o non di competenza dell'esercizio sono nella voce A5 "Altri Ricavi", mentre i costi non di competenza sono distribuiti per natura nel Conto Economico

In Nota Integrativa è disponibile una tavola di dettaglio che evidenzia l'impatto di tali poste non di competenza o eccezionali.

Voce	CONSUNTIVO 31/12/2025	%	CONSUNTIVO 31/12/2024	%	Var. 2025 - 2024	%
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>	<b>124.229.739</b>	<b>100,0%</b>	<b>123.707.734</b>	<b>100,0%</b>	<b>522.004</b>	<b>0,4%</b>
Ricavi servizi di trasporto	33.785.064	27,2%	33.392.606	27,0%	392.457	1,2%
Ricavi contratti di servizio	66.375.232	53,4%	65.296.650	52,8%	1.078.582	1,7%
Contributi	15.798.115	12,7%	19.552.564	15,8%	-3.754.450	-19,2%
Altri Ricavi	8.271.328	6,7%	5.465.913	4,4%	2.805.415	51,3%
<b>COSTI DI BENI E SERVIZI</b>	<b>-62.591.412</b>	<b>-50,4%</b>	<b>-59.788.574</b>	<b>-48,3%</b>	<b>-2.802.838</b>	<b>4,7%</b>
Consumi di materie prime	-14.964.657	-12,0%	-15.179.874	-12,3%	215.217	-1,4%
Spese per Servizi e Canoni	-47.626.756	-38,3%	-44.608.700	-36,1%	-3.018.055	6,8%
<b>VALORE AGGIUNTO</b>	<b>61.638.326</b>	<b>49,6%</b>	<b>63.919.160</b>	<b>51,7%</b>	<b>-2.280.834</b>	<b>-3,6%</b>
Costo del Personale	-47.803.687	-38,5%	-45.939.374	-37,1%	-1.864.312	4,1%
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO</b>	<b>13.834.640</b>	<b>11,1%</b>	<b>17.979.786</b>	<b>14,5%</b>	<b>-4.145.146</b>	<b>-23,1%</b>
Ammortamenti e svalutazioni	-11.893.651	-9,6%	-11.859.573	-9,6%	-34.079	0,3%
Accantonamenti	-218.374	-0,2%	-1.903.116	-1,5%	1.684.742	0,0%
<b>REDDITO OPERATIVO</b>	<b>1.722.615</b>	<b>1,4%</b>	<b>4.217.098</b>	<b>3,4%</b>	<b>-2.494.483</b>	<b>-59,2%</b>
Saldo gestione finanziaria	-1.651.093	-1,3%	-2.323.684	-1,9%	672.592	-28,9%
<b>REDDITO ANTE IMPOSTE</b>	<b>71.522</b>	<b>0,1%</b>	<b>1.893.413</b>	<b>1,5%</b>	<b>-1.821.891</b>	<b>-96,2%</b>
Imposte	-47.961	0,0%	-37.676	0,0%	-10.285	27,3%
<b>REDDITO NETTO</b>	<b>23.561</b>	<b>0,0%</b>	<b>1.855.737</b>	<b>1,5%</b>	<b>-1.832.176</b>	<b>-98,7%</b>

Valori in EUR

Nel 2025 il valore della produzione fa rilevare un valore superiore ai 124 milioni con una variazione positiva di 522.000 EUR, mentre la gestione operativa evidenzia una contrazione della redditività rispetto all'esercizio precedente, **contrazione derivante dall'assenza delle componenti straordinarie positive rilevate nel 2024** e dall'incremento di alcune voci di costo operative.

Il Margine Operativo Lordo si attesta a 13.835 migliaia di euro, in diminuzione rispetto ai 17.980 migliaia di euro del 2024, con una variazione negativa pari a 4.145 migliaia di euro (-23,1%). La riduzione riflette principalmente l'incremento dei costi operativi legati ai costi assicurativi. Ma sul risultato incide in maniera rilevante la presenza, nel 2024, delle richiamate componenti positive non ricorrenti.

L'incidenza del Margine Operativo Lordo sul valore della produzione passa dal 14,5% del 2024 all'11,1% del 2025.

Sulla dinamica straordinaria 2025 la lettura del Reddito Operativo si attesta a 1.723 migliaia di euro, rispetto ai 4.217 migliaia di euro dell'esercizio precedente, con una diminuzione pari a 2.494 migliaia di euro (-59,2%).

L'incidenza del reddito operativo sul valore della produzione si riduce dall'3,4% del 2024 all'1,4% del 2025.

La dinamica complessiva evidenzia pertanto un esercizio di consolidamento degli investimenti effettuati, caratterizzato da un temporaneo assorbimento della redditività operativa, in presenza di una normalizzazione delle componenti straordinarie registrate nell'esercizio precedente.

#### SPECIFICHE VOCI DEL CONTO ECONOMICO

---

##### ■ Ricavi

Da contratti di servizio e per servizi di trasporto si registra una variazione complessiva di circa +1,5 milioni di euro, derivante dall'incremento dei ricavi da servizi di trasporto per +0,1 milioni di euro e dei ricavi da contratti di servizio per +1,1 milioni di euro, per effetto dell'adeguamento inflattivo dei corrispettivi contrattuali e dell'andamento delle vendite a utenti, per la parte di competenza economica.

##### ■ Costi per beni e servizi

I costi per beni e servizi aumentano rispetto a quelli del 2024 del 4,7%, pari a 2,8 milioni di euro, passando da 59,8 milioni di euro a 62,6 milioni di euro.

- Spese per consumi, comprensive della variazione delle scorte, risultano sostanzialmente stabili tra il 2025 ed il 2024 con una variazione in diminuzione di 44.000 euro di euro.
- Servizi, canoni ed oneri diversi risultano in aumento di 2,9 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente (+7,1%).

In particolare, tra i costi per servizi si sono registrati aumenti dei premi assicurativi RC degli autobus, che continuano a risentire dell'incremento registrato in occasione del rinnovo del contratto assicurativo.

##### ■ Costo del lavoro

Il costo del lavoro evidenzia un incremento del 4,1%, pari a 1,9 milioni di euro, passando da 45,9 milioni di euro a 47,8 milioni di euro.

L'andamento riflette gli effetti dell'applicazione del rinnovo del CCNL, nonché degli incrementi retributivi intervenuti nel corso dell'esercizio e del rafforzamento dell'organico operativo necessario a sostenere i livelli di servizio.

## 2. Principali indicatori

### INDICI

Sulla base delle riclassificazioni dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico vengono calcolati i principali indicatori economico-finanziari utili a valutare la solidità patrimoniale, l'equilibrio finanziario e la redditività della Società.

Indici	2025	2024
<b>INDICI DI STRUTTURA</b>		
Indice di autocopertura del capitale fisso	17,6%	17,4%
Margine di struttura primario [MLN]	- 93,1	- 94,3
Margine Struttura Secondario [MLN]	- 2,6	- 2,6
Indice Struttura Secondario	97,7%	97,7%
Capitale Investito Netto [MLN]	110,4	111,6
<b>INDICI DI EQUILIBRIO FINANZIARIO</b>		
Capitale circolante Netto [MLN]	- 2,6	- 2,6
Posizione Finanziaria Netta [MLN]	12,2	30,8
<b>INDICI DI LIQUIDITA'</b>		
Indice di Disponibilità	0,96	0,97
Indice di Liquidità	0,91	0,93
<b>INDICI DI REDDITIVITA'</b>		
ROE (Reddito Netto/Capitale Proprio)	0,12%	10,28%
ROI (Reddito ante gestione finanziaria / Totale Impieghi)	0,042%	0,964%
ROS (Reddito ante gestione finanziaria / Fatturato)	0,058%	1,531%

- **Autocopertura del capitale fisso** (Patrimonio Netto / Immobilizzazioni)
- **Margine di struttura primario** (Patrimonio Netto - Immobilizzazioni)
- **Margine Struttura Secondario** (Patrimonio Netto + Passività Consolidate - Immobilizzazioni)
- **Indice Struttura Secondario** (Patrimonio Netto + Passività Consolidate) / Immobilizzazioni
- **Capitale Investito Netto** (Immobilizzazioni + Capitale Circolante - Passività Correnti)
- **Capitale Circolante Netto** (Capitale Circolante - Passività Correnti)
- **Indice di Disponibilità Current Ratio** (Capitale Circolante/Passività Correnti)
- **Indice di Liquidità Quick Ratio** (Capitale Circolante - Rimanenze Finali) / Passività Correnti

Nel complesso gli indicatori evidenziano un quadro di **equilibrio economico e finanziario**, pur in presenza di una fase caratterizzata da rilevanti investimenti e dal conseguente ricorso a fonti di finanziamento esterne.

Tra i principali indicatori

■ **Margine di Struttura Primario** (*capacità di finanziare le immobilizzazioni con il capitale proprio*), calcolato come differenza tra patrimonio netto e immobilizzazioni, si attesta nel 2025 a **-93.107 migliaia di euro**, rispetto a **-94.314 migliaia di euro** del 2024.

Il valore negativo conferma che le immobilizzazioni non sono interamente finanziate con capitale proprio, situazione tipica delle aziende del trasporto pubblico locale caratterizzate da elevata intensità di capitale.

Il lieve miglioramento rispetto all'esercizio precedente è riconducibile alla riduzione delle immobilizzazioni e alla sostanziale stabilità del patrimonio netto.

■ **Margine di Struttura Secondario** (*equilibrio tra immobilizzazioni e fonti di finanziamento durevoli*), misura la copertura delle immobilizzazioni con fonti strutturali (patrimonio netto e passività consolidate), si attesta a **-2.600 migliaia di euro** nel 2025 rispetto a **-2.633 migliaia di euro** nel 2024.

Il valore, prossimo all'equilibrio, evidenzia una copertura quasi integrale delle immobilizzazioni con fonti stabili. Il leggero miglioramento riflette la riduzione dell'indebitamento complessivo e la sostanziale tenuta delle passività consolidate.

- **Indice di Disponibilità** (*capacità dell'impresa di far fronte agli impegni finanziari di breve periodo*), misurato come attivo circolante su passività correnti passa da **0,97** nel 2024 a **0,96** nel 2025.

La lieve riduzione è conseguenza della contrazione del capitale circolante, dovuta principalmente alla diminuzione dei crediti a medio-lungo termine e delle disponibilità liquide. Il valore prossimo all'unità evidenzia comunque una situazione di equilibrio finanziario di breve periodo.

- **Indice di Liquidità**, misurato come liquidità immediate e differite su passività correnti, si attesta a **0,91** nel 2025 rispetto a **0,93** nel 2024.

La flessione riflette la riduzione delle liquidità differite e delle disponibilità liquide, in parte connesse alla normalizzazione dei flussi finanziari legati ai contributi sugli investimenti. L'indice rimane su livelli coerenti con la struttura finanziaria del settore.

- **Indicatori di redditività**, che consentono di valutare l'efficienza della gestione operativa.

#### POSIZIONE FINANZIARIA

Il prospetto riepiloga l'Indebitamento finanziario di inizio e fine esercizio 2025.

Indebitamento Finanziario	2025	2024
<b><i>AL 01 GENNAIO</i></b>		
Disponibilità liquide (A)	12.027.926	19.948.881
Debiti a breve v/banche (B)	28.697.957	1.145.535
<b>Indebitamento Finanziario Corrente Netto (B - A)</b>	<b>16.670.031</b>	<b>-18.803.346</b>
Debiti a medio/lungo termine (C)	14.166.000	46.501.241
Leasing (D)	-	-
<b>Posizione finanziaria netta (B + C + D - A)</b>	<b>30.836.031</b>	<b>27.697.895</b>
<b><i>AL 31 DICEMBRE</i></b>		
Disponibilità liquide (A)	8.922.544	12.027.926
Debiti a breve v/banche (B)	8.941.630	28.697.957
<b>Indebitamento Finanziario Corrente Netto (B - A)</b>	<b>19.086</b>	<b>16.670.031</b>
Debiti a medio/lungo termine (C)	12.216.000	14.166.000
Leasing (D)	-	-
<b>Posizione finanziaria netta (B + C + D - A)</b>	<b>12.235.086</b>	<b>30.836.031</b>

Valori in EUR

La **Posizione Finanziaria Netta** esprime l'indebitamento finanziario complessivo della Società nei confronti del sistema bancario e degli altri finanziatori al netto delle disponibilità liquide. *Convenzionalmente, un valore positivo di PFN indica un valore di indebitamento lordo di natura finanziaria superiore a liquidità e cash equivalent.*

Nel corso dell'esercizio la Società ha fatto ricorso alla leva finanziaria per sostenere il piano di investimenti previsto, caratterizzato da un significativo utilizzo di contributi pubblici erogati con tempistiche successive rispetto alla realizzazione degli interventi. Tuttavia, le dinamiche finanziarie in corso di esercizio hanno determinato il rimborso e l'estinzione di alcune posizioni in scadenza vs/banche che hanno generato il miglioramento della PFN.

L'indebitamento bancario complessivo a fine esercizio 2025 risulta essere pari a circa 21,1 milioni di euro, in calo rispetto al 2024 che ha rilevato un valore pari a 42,9 milioni di euro con una variazione in diminuzione pari a 21,7 milioni di euro.

Al termine dell'esercizio la PFN (indebitamento-liquidità) si attesta su un valore pari a **12,2** milioni di euro, mantenendo una **situazione di liquidità adeguata** a far fronte alle esigenze operative e finanziarie di breve periodo.

### **c. Situazione patrimoniale e finanziaria**

(art. 2428 co 1, 2 c.c.)

Non si segnalano elementi di incertezza relativamente alla valutazione di voci dell'attivo e del passivo, i cui criteri sono debitamente evidenziati nella nota integrativa.

Al fine di meglio comprendere l'andamento gestionale, si fornisce di seguito un prospetto di riclassificazione dello Stato Patrimoniale, mentre il Rendiconto Finanziario della società, calcolato secondo lo schema indiretto è parte integrante ed obbligatoria del Documento di Bilancio e commentato in Nota Integrativa.

### **d. Principali indicatori non finanziari**

Nel corso dell'esercizio SETA ha sviluppato, in attuazione dei contratti di servizio sottoscritti con le Agenzie per la Mobilità dei bacini di Modena, Reggio Emilia e Piacenza, una produzione complessiva pari a **29,72 milioni vetturkm**. La produzione di servizio risulta leggermente in aumento rispetto all'esercizio precedente.

Le percorrenze affidate in sub-affidamento rappresentano una quota significativa della produzione complessiva e risultano pari a circa il **30%** del totale delle percorrenze contrattuali.

Nel corso dell'esercizio il numero complessivo di **passenger trasportati**, misurati secondo il metodo dei coefficienti regionali di utilizzo, ha raggiunto **77,07** milioni, evidenziando una crescita dello 0,29% rispetto ai 76,65 milioni all'anno precedente.

Per quanto riguarda le attività di **verifica dei titoli di viaggio**, il numero di controlli sulle corse effettuati nel corso dell'esercizio è in aumento dello 0,38% rispetto all'esercizio precedente, mentre l'attività sanzionatoria fa emergere un calo di irregolarità a volume del 4,06%.

Corse Controllate				
	2025	2024	delta	%
<b>TOTALE</b>	<b>91.687</b>	<b>91.340</b>	<b>347</b>	<b>0,38%</b>
Sanzioni				
	2025	2024	delta	%
<b>TOTALE</b>	<b>73.522</b>	<b>76.634</b>	<b>- 3.112</b>	<b>-4,06%</b>

Gli incassi da sanzioni sono in crescita di circa il 10,2% rispetto al 2024 e includono l'effetto di sanzioni elevate negli anni precedenti e quello delle sanzioni elevate nel 2025 e già incassate.

#### e. Fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

- Dal 7 gennaio 2026 per il servizio urbano di Modena è stata ripristinata per intero la quantità di corse offerte fino al mese di settembre 2024, quando in accordo con aMo-Agenzia per la Mobilità si era resa necessaria una riduzione del servizio a causa della carenza di autisti.
- Dal mese di gennaio 2026 l'Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia - in collaborazione con SETA e con il patrocinio della Provincia di Reggio Emilia - ha attivato una campagna di comunicazione, sensibilizzazione e prevenzione finalizzata a promuovere un utilizzo responsabile e sicuro dei mezzi pubblici. Con lo slogan "["Viaggio Sveglia, Viaggio Meglio!"](#)" l'iniziativa si rivolge in primo luogo a studenti e giovani, che costituiscono un target prioritario per il servizio di autobus e corriere.
- Dal 26 gennaio il servizio urbano ed extraurbano di Piacenza è stato modificato, con una complessiva rimodulazione delle corse e dei tempi di percorrenza di alcune linee disposta da Tempi Agenzia al fine di ottimizzare le risorse disponibili mantenendo l'efficacia e la copertura del servizio offerto. Le modifiche riguardano complessivamente 17 linee del trasporto pubblico.
- Il 2 febbraio si è svolta, presso la sede centrale SETA di Modena, la cerimonia ufficiale di consegna dell'attestato UNI/PdR 125:2022 alla presidente di SETA Elisa Valeriani e dei membri del Comitato Guida da parte di Elena Lavelli di Certiquality, alla presenza dell'assessora alle Politiche di Genere del Comune di Modena Alessandra Camporota e di Fabiana Montanari, presidente della 9ª Commissione Consiliare Diritti Umani, Pari Opportunità e Città Internazionale del Comune di Reggio Emilia. Insieme alla certificazione della parità di genere, che si va ad aggiungere alle certificazioni ISO 9001, ISO 14001 e ISO 45001, Certiquality ha conferito a SETA anche il **certificato di Eccellenza Gold**, un riconoscimento aggiuntivo da parte di Certiquality che premia le aziende più virtuose che raggiungono più certificazioni, sfruttando le sinergie che i sistemi consentono.

**f. Evoluzione prevedibile della gestione**

Nonostante SETA sia riuscita a chiudere un Esercizio 2025 in equilibrio di Bilancio, la situazione complessiva del settore e specifica aziendale resta densa di preoccupazioni e criticità con impatti potenziali rilevanti.

Nel quadro di incertezze per il settore e per SETA, la gestione dovrà sempre essere orientata alla massima ricerca di efficienza e di recupero di risorse economiche e finanziarie per la gestione dei servizi e la sostenibilità del Piano degli investimenti.

Vi sono diverse situazioni che nei prossimi mesi avranno sviluppi di rilievo, fra cui si indicano:

- L'evoluzione dello scenario geopolitico e dei prezzi dei carburanti dovrà essere attentamente monitorata, anche se le leve autonome di mitigazione, operando SETA nel trasporto pubblico, sono nel breve-medio termine molto limitate. A fronte di circa 9 milioni di costi di carburante, l'incidenza di incrementi significativi nei prezzi è evidente. Si auspica un intervento governativo strutturale su prezzi di gasolio e metano da trazione, almeno per i periodi di maggior impatto e acquisendo una visione lievemente ottimistica su una prospettiva di rientro di questa situazione critica in tempi ragionevoli;
- Si resta tuttora in attesa di interventi che diano attuazione all'impegno del Governo per la piena copertura, dal 2025, dei maggiori oneri che sono già sostenuti dalle aziende in conseguenza del rinnovo della parte economica del CCNL di settore, e che prevedono ulteriori scaglioni di incremento retributivo nel 2026;
- Proseguirà nel 2026, con valori e sforzi finanziari importanti, il piano di rinnovo della flotta e di investimenti tecnologici, con l'obiettivo di migliorare l'ecosostenibilità del TPL nei Bacini di riferimento e migliorare la qualità dei servizi offerti all'utenza;
- Entro il 30.06.2026 saranno completati i programmi di investimento finanziati dal PNRR, con l'immissione in servizio dei restanti mezzi alimentati ad energia elettrica a batterie a Reggio Emilia e a Piacenza e con l'attivazione dell'impianto di alimentazione di idrogeno e contestuale avvio del servizio per i mezzi elettrici a *fuel cell* a idrogeno per il bacino di Modena;
- I nuovi mezzi, con sistemi di alimentazione maggiormente ecosostenibili, e le nuove tecnologie e prescrizioni normative comportano complessità gestionali crescenti;
- Nel corso del 2026 dovrà essere bandita una nuova gara per la selezione della Compagnia assicuratrice per le polizze RC sulla flotta dei mezzi, in un contesto di mercato ancora decisamente sfavorevole per la ridotta presenza di offerta e per il contesto di tensione generale geopolitica (e i timori di rincari sui prezzi anche dei ricambi/carrozzerie). L'esito di questa selezione, dati gli importi in discussione, può avere impatti rilevanti sul Conto Economico di SETA;
- Proseguiranno gli sforzi per la ricerca di autisti o candidati per le Academy aziendali per l'ulteriore incremento dell'organico e il suo mantenimento per sostituzione di dimissionari e pensionandi, nella consapevolezza che i processi di recruiting saranno sempre più complessi e onerosi fino a

quanto non vi saranno mutamenti nelle condizioni del mercato del lavoro degli autisti, in questo momento caratterizzato da trend fortemente negativi in termini di disponibilità di lavoratori;

- Sul fronte sindacale è attesa la continuazione del Tavolo di confronto sul Contratto Unico con Allegati Territoriali, che ha consentito finora una gestione organica e ordinata di una serie di temi complessi e di possibile impatto, in particolare per il personale, anche nel contesto di future gare;
- Proseguirà l'impegno di SETA per il supporto alla sicurezza di autisti, verificatori e passeggeri a bordo dei mezzi, pur nell'ambito dei ruoli propri di ogni soggetto, attraverso miglioramenti tecnologici e costante confronto con Prefetture e Forze dell'Ordine. Il costante deterioramento del clima e del contesto sociale va certamente contrastato con sforzi di deterrenza e collaborazione per iniziative di sensibilizzazione che possono essere gestite solo in ottica collaborativa fra più attori.

In generale, è evidente che l'estrema attenzione alla struttura dei costi operativi, oltre alla lotta all'evasione tariffaria, in un contesto difficile e con diversi elementi di scenario sfidanti, è fondamentale per la sostenibilità aziendale, anche con la consapevolezza di dover potenzialmente limitare altre azioni di sviluppo aziendale.

Si sottolinea come lo scenario di gare per l'affidamento dei nuovi contratti di servizio è in corso di evoluzione, ma l'eventuale necessità per l'azienda di predisporre una partecipazione alle competizioni è in grado di condizionare in maniera importante azioni e priorità gestionali. Si resta in attesa di elementi di maggior certezza su tempi e organizzazione delle gare o su eventuali ipotesi di proroga, non fosse altro per i ridotti tempi tecnici per uno scenario negativo e denegato di mancata aggiudicazione di uno o più contratti e successivo subentro, con passaggio di personale e mezzi che va gestito con estrema cautela e programmazione per evitare impatti sul servizio.

## PARTE 5. Sostenibilità

### a. Informazioni su ambiente - personale - sicurezza

SETA ha siglato un contratto di service con TPER S.p.A in base al quale il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione dei Rischi in TPER è stato nominato RSPP di SETA.

SETA ha implementato un sistema di gestione ambientale (SGA) certificato secondo la norma UNI EN ISO 14001:2015. Anche per il 2025 è stata condotta positivamente l'ispezione di sorveglianza per il mantenimento della certificazione da parte dell'ente di certificazione Certiquality.

Vengono inoltre svolti periodicamente audit interni, visite di sorveglianza e misurazione per verificare il corretto svolgimento delle attività previste nelle procedure ambientali e vengono soddisfatti tutti gli adempimenti previsti dalla normativa vigente.

Inoltre, nel 2025 SETA S.p.A. ha mantenuto e aggiornato il *Risk Assessment* per l'approfondimento dei rischi e delle opportunità connessi agli aspetti ambientali e di salute e sicurezza sul lavoro coerentemente con quanto disposto dalla Sezione 6 "Azioni per affrontare rischi e opportunità" delle norme UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015 e UNI EN ISO 45001:2023.

L'impegno di SETA per l'Ambiente si traduce nella promozione di iniziative e di progetti volti a diminuire gli impatti ambientali aziendali.

L'Azienda contribuisce attivamente alla produzione di valore per l'ambiente attraverso il rinnovo della flotta aziendale con mezzi a sempre maggiore compatibilità ambientale, portando ad una graduale riduzione dei consumi da fonti fossili e ad una conseguente riduzione di emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>).

Anche nelle sedi e impianti fissi, l'azienda adotta specifici programmi ambientali per ottimizzare i consumi di energia e risorse, riducendo l'impatto ambientale. Negli stabilimenti di Modena, Piacenza, Reggio Emilia, Castelnovo ne Monti, Pavullo, Sassuolo e Vignola vengono raccolti i dati dei consumi energetici legati agli impianti fissi (acqua, energia elettrica, metano, gasolio) e all'autotrazione (gasolio, metano liquido LNG, metano compresso CNG ed energia elettrica). Vengono svolte visite di Sorveglianza e misurazione per verificare il corretto svolgimento delle attività previste nelle procedure (prova fumi, controllo serbatoi interrati, efficienza energetica caldaie, analisi delle acque di scarico, campionamento delle emissioni in atmosfera, caratterizzazione dei rifiuti).

Nei siti sono stati valutati tutti gli ipotetici scenari emergenziali conformemente a quanto previsto dalla procedura interna PA15 Gestione Emergenze Ambientali.

SETA provvede, inoltre, alla raccolta differenziata dei rifiuti e alla raccolta, stoccaggio e registrazione per lo smaltimento dei diversi tipi di rifiuto prodotti durante le operazioni di manutenzione mezzi in conformità alle disposizioni del D.Lgs. n. 152/2006. L'Azienda ha definito le modalità di gestione, raccolta, deposito

temporaneo, conferimento e trasporto dei rifiuti prodotti in SETA, le responsabilità aziendali e i controlli per l'adempimento dei vincoli di legge in apposita procedura PA-17.

#### PROGRAMMI AMBIENTALI 2025

---

Nel corso del 2025 sono stati completati i programmi ambientali previsti

- Riduzione dell'impatto ambientale della flotta aziendale (fumi e gas di scarico, rumore, consumi) grazie al rinnovo progressivo del parco con l'introduzione di mezzi sempre più ecocompatibili secondo le seguenti direttrici:
  - Trasporto urbano: impiego di veicoli elettrici e a idrogeno (ingresso in esercizio nel 2026 nel bacino di Modena)
  - Trasporto suburbano e interurbano: impiego di veicoli alimentati a metano (CNG – LNG)

Con riguardo alla metanizzazione della flotta aziendale, nel 2025 sono stati consegnati 2 mezzi urbani CNG e 7 mezzi suburbani/interurbani CNG nel bacino di Modena e 6 mezzi urbani CNG e 7 mezzi suburbani/interurbani CNG nel bacino di Reggio Emilia.

#### PNRR

---

Nell'ambito dei finanziamenti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), a seguito del completamento dei collaudi, sono entrate in funzione le colonnine e le infrastrutture di ricarica dedicate ai mezzi *full electric* nelle sedi di Reggio Emilia e Piacenza. Contestualmente, sono entrati in servizio i primi 6 autobus elettrici (3 assegnati al Bacino di Reggio Emilia e 3 al bacino di Piacenza).

Nell'ambito delle risorse erogate dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nel 2025 sono proseguiti i lavori per la realizzazione dell'impianto di rifornimento a idrogeno presso la sede di Modena. Nel 2024 sono anche stati consegnati i 3 nuovi mezzi 12 mt ad idrogeno e nel 2026 è previsto l'arrivo di altri 9 mezzi.

#### Bacino di Piacenza

Presentazione delle pratiche per l'aggiornamento dell'Autorizzazione Unica Ambientale (A.U.A) della sede di Piacenza in relazione ai lavori di:

- Realizzazione delle vasche di prima pioggia, allaccio alla rete idrica e al servizio di acqua potabile e sostituzione dell'impianto di lavaggio.
- Realizzazione nuovo piazzale bus ibridi e autovetture e allaccio alla rete meteorica
- Separazione delle acque nere da quelle meteoriche (allo scopo di mantenere l'intero volume di prima pioggia sempre disponibile) e convogliamento delle acque industriali all'uscita del depuratore direttamente nella fognatura di via Arda.

### R.E.N.T.R.I.

Registro Elettronico Nazionale per la Tracciabilità dei Rifiuti (R.E.N.T.R.I.): attivazione dell'interoperabilità del software PROMETEO RIFIUTI per la gestione amministrativa dei rifiuti nelle sedi aziendali con R.E.N.T.R.I. e avvio della formazione del personale coinvolto sulle nuove modalità operative per la tenuta digitale dei registri di carico scarico e compilazione dei formulari FIR. Il R.E.N.T.R.I. è il nuovo sistema informativo di tracciabilità dei rifiuti gestito direttamente dal Ministero dell'Ambiente con il supporto tecnico operativo dell'Albo Gestori Ambientali introdotto con Decreto n. 59 del 4 Aprile 2023. SETA si è registrata al R.E.N.T.R.I. in data 20/01/2025, in quanto inclusa tra gli operatori soggetti all'obbligo di iscrizione al R.E.N.T.R.I. entro il 13/02/2025, in qualità di impresa produttrice di rifiuti pericolosi con più di 50 dipendenti. Nel 2025 è stata anche aggiornata la Procedura PA17 "Gestione rifiuti" in recepimento dei nuovi adempimenti normativi.

### NUOVE COLONNINE

Innovazione Assytech: completamento dei lavori di sostituzione delle colonnine per erogazione gasolio e liquidi di rabbocco (olio, antigelo e urea) nei depositi di Modena, Reggio Emilia, Piacenza, Pavullo, Castelnovo ne' Monti, Vignola e Sassuolo. Contestualmente è stata eseguita la sostituzione delle cisterne degli olii e dell'Adblue.

### INFORMATIVA SULLA SALUTE E SICUREZZA

---

SETA ha implementato un sistema di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro (SSL) certificato secondo la norma UNI EN ISO 45001:2023. Anche per il 2025 è stata condotta positivamente l'ispezione di sorveglianza per il mantenimento della certificazione da parte dell'ente di certificazione Certiquality. Vengono inoltre svolti degli audit interni periodici per verificare il rispetto degli obblighi di conformità e il corretto svolgimento delle attività previste nelle procedure del Sistema SSL.

Nel 2025 è stato aggiornato il Documento di Valutazione dei Rischi (DVR) dei bacini di Modena, Reggio Emilia e Piacenza ex Art.28 del D. Lgs. 81/08 ed è stata convocata la riunione periodica annuale prevista dall'art. 35 D.Lgs. 81/08. In sede di riunione è stato esaminato l'andamento degli infortuni, delle malattie professionali e della sorveglianza sanitaria con presentazione della Relazione Sanitaria 2025 da parte del Medico Competente.

Vengono costantemente controllati, con cadenza mensile, i presidi di primo soccorso sanitario dislocati in tutti reparti delle sedi e officine di SETA SpA a cura degli addetti al primo soccorso, regolarmente nominati, previa effettuazione di adeguata formazione e successivi aggiornamenti.

Nelle sedi di Modena, Reggio e Piacenza, sono installati dei defibrillatori semiautomatici ed è presente personale addetto alla emergenza sanitaria adeguatamente formato con i necessari corsi di aggiornamento all'utilizzo (corso BLS categoria A – personale autorizzato ad operare ai sensi della legge 3 aprile 2001, n.120 in qualità di provider non sanitario di defibrillazione semiautomatica);

Nell'ambito del Decreto Legislativo 81/2008, sono state compiute tutte le valutazioni relative al rischio di incendio nelle sedi, sono stati redatti e aggiornati i Piani di Emergenza Interni e i lavoratori sono stati informati e coinvolti nei corsi di formazione antincendio, primo soccorso e gestione delle emergenze. Nel 2025 sono stati aggiornati il Piano di Emergenza Interno (PEI) di Modena (per le sezioni relative all'adeguamento delle officine con l'impianto di rivelazione gas metano ed il progetto di ampliamento del parco mezzi urbano con autobus a emissioni zero con alimentazione a idrogeno), il Piano di Emergenza (PEI) di Reggio Emilia (per le sezioni relative ai nominativi degli addetti aggiornati al 31/10/2025, il progetto di ampliamento del parco mezzi urbano con autobus a emissioni zero con alimentazione elettrica e relativa realizzazione della stazione di ricarica) ed il Piano di Emergenza (PEI) di Piacenza (per la sezioni relativa al progetto di ampliamento del parco mezzi urbano con autobus ad emissioni zero con alimentazione elettrica e relativa realizzazione della stazione di ricarica). Sono state effettuate le prove di evacuazione, esodo ed esercitazioni pratiche di spegnimento ai sensi del DM 02.09.21 nelle sedi di Modena, Reggio Emilia, Piacenza, Pavullo e Castelnovo Ne' Monti, nelle quali è prevista la presenza e la permanenza di 10 o più dipendenti. Contestualmente, per le sedi soggette a CPI, è stato implementato in loco il registro dei controlli antincendio, regolarmente compilato e aggiornato con le verifiche periodiche e gli interventi di manutenzione su impianti, presidi e attrezzature antincendio.

#### FORMAZIONE

---

Nel corso del 2025 sono state erogate 17.874 ore di formazione complessive, di cui 2.729 riguardanti i programmi formativi sulla sicurezza sul lavoro. L'attività formativa sulla sicurezza ha coinvolto complessivamente 1488 dipendenti. Sono stati effettuati nel corso del 2025 gli aggiornamenti obbligatori per gli RLS ed è stata garantita la formazione generale e specifica in materia di sicurezza ai neoassunti.

Sono stati effettuati nel corso del 2025 i corsi di aggiornamento antincendio, pronto soccorso e BLS/D per gli addetti all'emergenza nei bacini di Modena, Reggio Emilia e Piacenza, per il personale addetto ai lavori in quota, per il personale addetto all'utilizzato dei carrelli elevatori e i corsi di formazione PES-PAV. L'attività di formazione addetti rifornimento metano liquido (LNG) è stata estesa agli operatori non ancora formati.

Sono state organizzate sessioni di formazione per gli addetti presso i nuovi impianti di ricarica dei bus elettrici di Reggio Emilia e Piacenza. È stata erogata anche la formazione per gli operatori per la manutenzione dei bus elettrici (abilitazione PES/PAV) a Reggio Emilia e Piacenza. È stata effettuata attività di formazione per i conducenti sugli autobus a idrogeno H2 del bacino di Modena.

Nel corso del 2025 è proseguita l'attività di compilazione dei DUVRI in caso di appalto lavori a Ditte esterne ex art. 26 del Decreto Legislativo 81/2008.

## PROGRAMMI COMPLETATI

---

Sono stati altresì completati alcuni dei programmi sulla sicurezza previsti:

- Modena e Piacenza: completata la realizzazione degli impianti ed eseguito collaudo per l'adeguamento delle officine adibite alla manutenzione di autobus alimentati a metano LNG e CNG ed in futuro idrogeno (per la sede di Modena) secondo la classificazione ATEX. Gli impianti sono pienamente funzionanti.
- Reggio Emilia: attualmente in corso i lavori di realizzazione dell'impianto, con previsione di piena operatività nel 2026.

## WELFARE AZIENDALE

---

Avviato l'utilizzo dell'ambulatorio di Modena dedicato a visite specialistiche e a terapie effettuate da medici professionisti. È stata inoltre terminata la realizzazione con successiva inaugurazione delle Break Room presso le palazzine uffici delle tre sedi di Modena, Reggio Emilia e Piacenza.

## IMPIANTI

---

- Depositi di Reggio Emilia e Piacenza: Installati gli impianti di ricarica elettrica attualmente operativi ed utilizzati.
- Deposito Reggio Emilia: Effettuata la sistemazione dell'area "pensilina C", con interventi di illuminazione ed installazione di presidi antincendio corredati da apposita cartellonistica per la loro identificazione.
- Deposito Zocca (MO): in corso di completamento i lavori strutturali a cura dell'Agenzia e del Comune di Zocca.
- Piacenza: realizzato adeguamento dell'illuminazione del piazzale adibito al parcheggio degli autobus, oltre alla sostituzione dell'illuminazione esterna della palazzina uffici. È stata inoltre eseguita l'asfaltatura del parcheggio dipendenti con relativa realizzazione della segnaletica orizzontale e verticale.
- Modena, impianto a metano: installato un pacco bombole aggiuntivo.
- Finale Emilia, impianto fotovoltaico: ripristinato funzionamento.

## Conclusioni

*Signori Azionisti,*

*alla luce delle considerazioni svolte nei punti precedenti e di quanto esposto in Nota Integrativa,*

*Vi invitiamo*

- *ad approvare il Bilancio di Esercizio chiuso al 31/12/2025 unitamente alla Nota Integrativa ed alla presente Relazione sulla Gestione*
- *a destinare l'utile d'esercizio, pari a EUR **23.561** come segue*
  - EUR 1.178 a riserva legale*
  - EUR 22.383 a riserva straordinaria*

Modena 27 marzo 2026

Per il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

**Elisa Valeriani**

# SETA Società Emiliana Trasporti Auto filoviari S.p.A.

## Bilancio di esercizio al 31-12-2025

Dati anagrafici	
Sede in	Strada Sant'Anna 210 41122 Modena
Codice Fiscale	02201090368
Numero Rea	02201090368 02201090368 MO273353
P.I.	02201090368
Capitale Sociale Euro	16.663.416 i.v.
Forma giuridica	Società per azioni
Settore di attività prevalente (ATECO)	49.31
Società in liquidazione	no
Società con socio unico	no
Società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento	no
Appartenenza a un gruppo	no

# Stato patrimoniale

	31-12-2025	31-12-2024
<b>Stato patrimoniale</b>		
<b>Attivo</b>		
<b>B) Immobilizzazioni</b>		
<b>I - Immobilizzazioni immateriali</b>		
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	268.353	285.325
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	0	0
5) avviamento	0	0
6) immobilizzazioni in corso e acconti	304.600	203.504
7) altre	373.601	199.694
<b>Totale immobilizzazioni immateriali</b>	<b>946.554</b>	<b>688.523</b>
<b>II - Immobilizzazioni materiali</b>		
1) terreni e fabbricati	427.554	439.379
2) impianti e macchinario	91.127.370	97.779.573
3) attrezzature industriali e commerciali	329.294	328.914
4) altri beni	4.873.491	3.445.470
5) immobilizzazioni in corso e acconti	15.260.673	11.501.542
<b>Totale immobilizzazioni materiali</b>	<b>112.018.382</b>	<b>113.494.878</b>
<b>III - Immobilizzazioni finanziarie</b>		
1) partecipazioni in		
b) imprese collegate	71.120	35.120
d-bis) altre imprese	350	350
<b>Totale partecipazioni</b>	<b>71.470</b>	<b>35.470</b>
<b>Totale immobilizzazioni (B)</b>	<b>113.036.406</b>	<b>114.218.871</b>
<b>C) Attivo circolante</b>		
<b>I - Rimanenze</b>		
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	2.345.604	2.618.847
<b>Totale rimanenze</b>	<b>2.345.604</b>	<b>2.618.847</b>
Immobilizzazioni materiali destinate alla vendita	421.376	421.376
<b>II - Crediti</b>		
1) verso clienti		
esigibili entro l'esercizio successivo	21.776.808	23.866.898
<b>Totale crediti verso clienti</b>	<b>21.776.808</b>	<b>23.866.898</b>
3) verso imprese collegate		
esigibili entro l'esercizio successivo	62.689	62.689
<b>Totale crediti verso imprese collegate</b>	<b>62.689</b>	<b>62.689</b>
5-bis) crediti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	203.476	206.077
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	231.870
<b>Totale crediti tributari</b>	<b>203.476</b>	<b>437.947</b>
5-ter) imposte anticipate	143.639	178.808
5-quater) verso altri		
esigibili entro l'esercizio successivo	7.967.493	2.443.310
esigibili oltre l'esercizio successivo	14.975.309	37.659.773
<b>Totale crediti verso altri</b>	<b>22.942.802</b>	<b>40.103.083</b>
<b>Totale crediti</b>	<b>45.129.414</b>	<b>64.649.425</b>
<b>IV - Disponibilità liquide</b>		
1) depositi bancari e postali	8.914.755	12.011.705

2) assegni	0	-
3) danaro e valori in cassa	7.789	16.221
Totale disponibilità liquide	8.922.544	12.027.926
Totale attivo circolante (C)	56.818.938	79.717.574
D) Ratei e risconti	676.427	2.451.993
Totale attivo	170.531.771	196.388.438
<b>Passivo</b>		
<b>A) Patrimonio netto</b>		
I - Capitale	16.663.416	16.663.416
IV - Riserva legale	575.260	482.473
VI - Altre riserve, distintamente indicate		
Riserva straordinaria	2.666.679	903.729
Totale altre riserve	2.666.679	903.729
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	23.561	1.855.737
Totale patrimonio netto	19.928.916	19.905.355
<b>B) Fondi per rischi e oneri</b>		
2) per imposte, anche differite	69.745	71.706
4) altri	5.137.952	7.046.243
Totale fondi per rischi ed oneri	5.207.697	7.117.949
<b>C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</b>		
<b>D) Debiti</b>		
<b>4) debiti verso banche</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	10.917.630	30.647.957
esigibili oltre l'esercizio successivo	10.240.000	12.216.000
Totale debiti verso banche	21.157.630	42.863.957
<b>6) acconti</b>		
Totale acconti	0	0
<b>7) debiti verso fornitori</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	27.069.441	32.500.714
esigibili oltre l'esercizio successivo	4.400	6.600
Totale debiti verso fornitori	27.073.841	32.507.314
<b>10) debiti verso imprese collegate</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	173.048	171.211
Totale debiti verso imprese collegate	173.048	171.211
<b>12) debiti tributari</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	808.185	1.142.048
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti tributari	808.185	1.142.048
<b>13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.837.380	1.542.251
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.837.380	1.542.251
<b>14) altri debiti</b>		
esigibili entro l'esercizio successivo	7.892.520	7.715.247
Totale altri debiti	7.892.520	7.715.247
Totale debiti	58.942.604	85.942.028
E) Ratei e risconti	82.870.651	79.411.146
Totale passivo	170.531.771	196.388.438

## Conto economico

	31-12-2025	31-12-2024
<b>Conto economico</b>		
A) Valore della produzione		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	97.493.724	96.269.223
5) altri ricavi e proventi		
contributi in conto esercizio	9.403.143	13.175.602
altri	17.332.872	14.262.909
Totale altri ricavi e proventi	26.736.015	27.438.511
Totale valore della produzione	124.229.739	123.707.734
B) Costi della produzione		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	14.691.414	14.662.986
7) per servizi	44.433.783	41.483.550
8) per godimento di beni di terzi	1.995.567	1.915.977
9) per il personale		
a) salari e stipendi	34.780.249	33.417.819
b) oneri sociali	10.621.797	10.164.428
c) trattamento di fine rapporto	2.401.641	2.357.128
Totale costi per il personale	47.803.687	45.939.375
10) ammortamenti e svalutazioni		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	454.491	465.163
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	11.378.836	11.315.034
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	60.324	79.376
Totale ammortamenti e svalutazioni	11.893.651	11.859.573
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	273.243	516.887
13) altri accantonamenti	218.374	1.903.116
14) oneri diversi di gestione	1.197.405	1.209.172
Totale costi della produzione	122.507.124	119.490.636
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	1.722.615	4.217.098
C) Proventi e oneri finanziari		
15) proventi da partecipazioni		
da imprese collegate	-	12.000
Totale proventi da partecipazioni	0	12.000
16) altri proventi finanziari		
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni		
altri	66.364	114.656
Totale altri proventi finanziari	66.364	114.656
17) interessi e altri oneri finanziari		
altri	1.717.457	2.450.341
Totale interessi e altri oneri finanziari	1.717.457	2.450.341
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)	(1.651.093)	(2.323.685)
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)	71.522	1.893.413
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
imposte correnti	-	31.601
imposte relative a esercizi precedenti	14.753	0
imposte differite e anticipate	33.208	6.075
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	47.961	37.676
21) Utile (perdita) dell'esercizio	23.561	1.855.737

## Rendiconto finanziario, metodo indiretto

	31-12-2025	31-12-2024
<b>Rendiconto finanziario, metodo indiretto</b>		
<b>A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)</b>		
Utile (perdita) dell'esercizio	23.561	1.855.737
Imposte sul reddito	47.961	37.676
Interessi passivi/(attivi)	1.651.093	2.323.685
(Dividendi)	0	(12.000)
(Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	(57.672)	(68.955)
1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	1.664.943	4.136.143
<b>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</b>		
Accantonamenti ai fondi	218.374	1.903.116
Ammortamenti delle immobilizzazioni	5.550.967	5.514.944
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	60.325	79.376
Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari	17.623	129.284
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	5.847.289	7.626.719
2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	7.512.232	11.762.862
<b>Variazioni del capitale circolante netto</b>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	273.243	516.887
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	2.090.090	2.798.953
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	(728.263)	(1.313.922)
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	1.775.566	(1.821.001)
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	(111.032)	489.996
Altri decrementi/(Altri incrementi) del capitale circolante netto	4.446.068	(876.243)
Totale variazioni del capitale circolante netto	7.745.672	(205.331)
3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	15.257.904	11.557.531
<b>Altre rettifiche</b>		
Interessi incassati/(pagati)	(1.371.967)	(2.195.482)
(Imposte sul reddito pagate)	0	-
Dividendi incassati	0	12.000
(Utilizzo dei fondi)	(2.150.931)	(317.790)
Totale altre rettifiche	(3.522.898)	(2.501.272)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	11.735.006	9.056.259
<b>B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento</b>		
<b>Immobilizzazioni materiali</b>		
(Investimenti)	7.424.131	(11.743.391)
Disinvestimenti	79.665	122.429
<b>Immobilizzazioni immateriali</b>		
(Investimenti)	(663.858)	(573.433)
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	6.839.938	(12.194.395)
<b>C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>		
<b>Mezzi di terzi</b>		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	(19.730.327)	7.083.145
(Rimborso finanziamenti)	(1.950.000)	(11.865.965)
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	(21.680.327)	(4.782.819)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(3.105.382)	(7.920.955)
Disponibilità liquide a inizio esercizio		

Depositi bancari e postali	12.011.705	19.936.339
Assegni	0	-
Danaro e valori in cassa	16.221	12.542
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	12.027.926	19.948.881
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	8.914.755	12.011.705
Assegni	0	-
Danaro e valori in cassa	7.789	16.221
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	8.922.544	12.027.926

# Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31-12-2025

## Nota integrativa, parte iniziale

Signori Azionisti, la Società svolge esclusivamente attività di trasporto pubblico di persone nei Bacini di Modena, Piacenza e Reggio Emilia.

La presente Nota Integrativa costituisce parte integrante del Bilancio al 31/12/2025.

Il Bilancio risulta conforme a quanto previsto dagli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile ed ai principi contabili nazionali così come pubblicati dall'Organismo Italiano di Contabilità; esso rappresenta pertanto con chiarezza ed in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria della società ed il risultato economico dell'esercizio. Il contenuto dello Stato patrimoniale, del Conto economico e del Rendiconto finanziario è quello previsto dagli articoli 2424, 2425 e 2425-ter del Codice Civile.

La Nota integrativa, redatta ai sensi dell'art. 2427 del Codice Civile, contiene inoltre tutte le informazioni utili a fornire una corretta interpretazione del Bilancio.

### **Criteri di formazione**

#### **Redazione del Bilancio**

Le informazioni contenute nel presente documento sono presentate secondo l'ordine in cui le relative voci sono indicate nello stato patrimoniale e nel conto economico.

In riferimento a quanto indicato nella parte introduttiva della presente Nota integrativa, si attesta che, ai sensi dell'art. 2423, comma 3 del Codice Civile, qualora le informazioni richieste da specifiche disposizioni di legge non siano sufficienti a dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione aziendale vengono fornite le informazioni complementari ritenute necessarie allo scopo.

Non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423, comma 4 e all'art. 2423 bis comma 2 Codice Civile.

I criteri di valutazione adottati sono quelli previsti specificamente nell'art. 2426 e nelle altre norme del C.C., così come modificati dal D.lgs. n. 139/2015.

Per la valutazione di casi specifici non espressamente regolati dalle norme sopraccitate si è fatto ricorso ai principi contabili nazionali formulati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC) e dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

Il Bilancio d'esercizio, così come la presente Nota integrativa, sono stati redatti in unità di Euro secondo quanto disposto dal Codice Civile.

### **Principi di redazione del bilancio**

La proroga triennale dei Contratti di Servizio ex art. 14 ter della Legge Regionale 30/98 e s.m.i. ha cessato i propri effetti il 31/12/2014. Dal 01/01/2015 ciascuna Agenzia per la Mobilità ha disposto ogni anno proroga del rispettivo contratto di servizio, in attesa di bandire la Gara per i Servizi, mantenendo invariati i corrispettivi ai livelli del 2014 già fermi ai livelli del 2013.

In conseguenza dell'emergenza sanitaria Covid 19, è stata disposta proroga a copertura del biennio 2021 - 2022 in data 04/08/2020 dall'Agenzia di Modena e in data 07/09/2020 dall'Agenzia di Reggio Emilia, mentre l'Agenzia di Piacenza ha disposto in data 21/12/2021 una proroga di durata annuale fino al 31/12/2022.

In data 10/11/2022, con successiva integrazione del 16/12/2022, Seta ha chiesto la proroga dei contratti in applicazione dell'art. 24, comma 5 bis, del DL 4/2022, convertito con modificazioni in L. 25/2022, trasmettendo idonea documentazione redatta in conformità del Regolamento CE n.

1370/2007. Le Agenzie di riferimento hanno comunicato il riconoscimento di tale proroga fino al 31/12/2026 in data 28/12/22 per Reggio Emilia e 30/12/2022 per Modena e Piacenza.

Gli amministratori hanno pertanto ritenuto applicabile l'ipotesi della continuità aziendale nella redazione del bilancio al 31 dicembre 2025.

La valutazione delle voci di bilancio è avvenuta nel rispetto del principio della prudenza e nella prospettiva di continuazione dell'attività.

Conformemente ai principi contabili nazionali e alla regolamentazione comunitaria, nella rappresentazione delle voci dell'attivo e del passivo viene data prevalenza agli aspetti sostanziali rispetto a quelli formali.

Nella redazione del Bilancio d'esercizio gli oneri e i proventi sono stati iscritti secondo il principio di competenza indipendentemente dal momento della loro manifestazione numeraria.

### **Struttura e contenuto del Prospetto di Bilancio**

Lo Stato patrimoniale, il Conto economico e le informazioni di natura contabile contenute nella presente Nota

integrativa sono conformi alle scritture contabili, da cui sono stati direttamente desunti.

Nell'esposizione dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico non sono stati effettuati raggruppamenti delle voci precedute da numeri arabi, come invece facoltativamente previsto dall'art. 2423 ter del C.C.

## Nota integrativa, attivo

I valori iscritti nell'attivo dello Stato Patrimoniale sono stati valutati secondo quanto previsto dall'articolo 2426 del Codice Civile e in conformità ai principi contabili nazionali, nelle sezioni relative alle singole poste sono indicati i criteri applicati nello specifico.

### **Immobilizzazioni**

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte ai valori di perizia di trasformazione, al costo di acquisto o produzione, aumentato degli oneri di diretta imputazione e diminuito delle quote di ammortamento sin qui operate.

Per i beni immateriali le aliquote applicate sono pari al 20% e al 33,33% per gli acquisti effettuati a partire dal 2002. Si precisa che nel corso dell'esercizio non sono stati capitalizzati costi di impianto e ampliamento, costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità, né importi relativi al marchio. Ai sensi e per gli effetti dell'art.10 della legge 19 marzo 1983, n. 72, e così come anche richiamato dalle successive leggi di rivalutazione monetaria, si precisa che per i beni immateriali tuttora esistenti in patrimonio non è stata mai eseguita alcuna rivalutazione monetaria. Si evidenzia che su tali oneri immobilizzati non è stato necessario operare svalutazioni ex art. 2426 comma 1 n. 3 del Codice Civile in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 9, non sono stati riscontrati indicatori di potenziali perdite di valore delle immobilizzazioni immateriali.

### Immobilizzazioni immateriali

#### Movimenti delle immobilizzazioni immateriali

	Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Avviamento	Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
<b>Valore di inizio esercizio</b>						
<b>Costo</b>	1.317.198	10.329	51.646	203.504	465.705	2.048.382
<b>Ammortamenti (Fondo ammortamento)</b>	1.031.873	10.329	51.646	-	266.011	1.359.859
<b>Valore di bilancio</b>	285.325	0	0	203.504	199.694	688.523
<b>Variazioni nell'esercizio</b>						
<b>Incrementi per acquisizioni</b>	213.851	-	-	268.180	149.376	631.407
<b>Riclassifiche (del valore di bilancio)</b>	24.525	-	-	(167.084)	223.672	81.113
<b>Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)</b>	-	-	-	-	-	0
<b>Ammortamento dell'esercizio</b>	255.348	-	-	-	199.142	454.490
<b>Totale variazioni</b>	(16.972)	0	0	101.096	173.906	258.030
<b>Valore di fine esercizio</b>						
<b>Costo</b>	1.268.423	10.329	51.646	304.600	838.753	2.473.751
<b>Ammortamenti (Fondo ammortamento)</b>	1.000.070	10.329	51.646	-	465.153	1.527.198
<b>Valore di bilancio</b>	268.353	0	0	304.600	373.601	946.554

Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali per complessivi euro 631.4047 si riferiscono a:

- software per complessivi euro 213.851;
- immobilizzazioni in corso per euro 268.180, interamente riferiti a softwares;
- manutenzioni straordinarie su Attrezzature, Impianti e Fabbricati di terzi per euro 149.376.

Vengono esposte riclassifiche complessive per il saldo di euro 81.113:

- software in corso al 31/12/2024, entrati in funzione per euro 24.525;
- softwares in corso al 31/12/2024, trasferiti ai beni materiali per euro 142.559 a completamento degli investimenti Por Fesr;

- manutenzioni di beni di terzi per euro 223.672, derivanti dal trasferimento di quote di costi per impianti di rifornimento /ricarica eccedenti i finanziamenti riconosciuti.

## Immobilizzazioni materiali

### Movimenti delle immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte ai valori di perizia di trasformazione, al costo di acquisto o produzione, aumentato degli oneri di diretta imputazione e diminuito delle quote di ammortamento sin qui operate. Si precisa tuttavia che i cespiti ammortizzabili acquistati e per i quali la società ha ottenuto un contributo in conto impianti, sono stati iscritti al costo di acquisto al lordo di detto contributo, iscritto alla voce A.5 del Conto Economico, e che parteciperà al reddito della società secondo il principio della competenza e, cioè, per tutta la durata dell'ammortamento del bene acquisito attraverso la contabilizzazione del risconto passivo per la parte di competenza degli esercizi successivi.

Si sottolinea che il Bilancio approvato per il 2001 (dell'allora ATCM S.p.A.) assunse i valori di perizia per i cespiti ammortizzabili fondati sulla vita residua presunta. Nella tabella che segue sono indicate le aliquote di ammortamento ritenute normalmente idonee per il deprezzamento di cespiti nuovi ed utilizzate per i beni acquisiti nel corso dell'esercizio ed entrati nel ciclo economico produttivo aziendale, con riferimento a quelle fiscali ordinarie o ridotte.

Cespiti per categorie omogenee	Aliquote applicate
Fabbricati	2,00%
Impianti e macchinari	10,00%
Macchine ufficio	20,00%
Mobili e arredi	12,00%
Autovetture	25,00%
Furgoni	20,00%
Attrezzature e accessori bus	16,00%
Apparati di obliterazione	12,00%
Sistema informatico	20,00%
Autobus	6,67%
Filobus	5,00%

Le aliquote di cui sopra sono state applicate nella misura del 50% sugli acquisti di beni ammortizzabili materiali effettuati nell'anno, fatto salvo quanto di seguito specificato per gli autobus ed i filobus.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, si è mantenuto il metodo di calcolo applicato nel 2008, ripartendo i costi di acquisto sulla vita residua di ogni singolo mezzo, determinata in modo da attribuire ad ogni mezzo una permanenza in servizio di 15 anni se autobus e di 20 anni se filobus dalla data di prima immatricolazione in virtù dell'effettivo utilizzo del mezzo, anche prima dell'erogazione di contributi per la sostituzione dei singoli mezzi. Si precisa che l'investimento per videosorveglianza di bordo realizzato nel 2019 si è considerata una vita utile di 3 anni, data la rapida obsolescenza tecnologica di tale tipologia di apparecchiature.

	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>						
<b>Costo</b>	381.220	194.854.104	3.846.224	23.153.316	11.501.542	233.736.406
<b>Rivalutazioni</b>	1.003.509	35.421	-	-	-	1.038.930
<b>Ammortamenti (Fondo ammortamento)</b>	293.215	97.109.953	3.517.310	19.707.846	-	120.628.324
<b>Svalutazioni</b>	652.136	-	-	-	-	652.136
<b>Valore di bilancio</b>	439.379	97.779.573	328.914	3.445.470	11.501.542	113.494.878
<b>Variazioni nell'esercizio</b>						
<b>Incrementi per acquisizioni</b>	-	2.095.709	99.634	1.933.914	10.586.415	14.715.672

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	Totale Immobilizzazioni materiali
Riclassifiche (del valore di bilancio)	-	3.221.347	-	933.687	(6.827.284)	(2.672.250)
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)	-	(2.141.080)	-	-	-	(2.141.080)
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio	-	-	-	-	-	0
Ammortamento dell'esercizio	11.825	9.828.178	99.253	1.439.580	-	11.378.836
Svalutazioni effettuate nell'esercizio	-	-	-	-	-	0
Altre variazioni	-	-	-	-	-	0
<b>Totale variazioni</b>	<b>(11.825)</b>	<b>(6.652.202)</b>	<b>381</b>	<b>1.428.021</b>	<b>3.759.131</b>	<b>(1.476.494)</b>
<b>Valore di fine esercizio</b>						
<b>Costo</b>	<b>381.220</b>	<b>192.488.132</b>	<b>3.945.857</b>	<b>25.984.916</b>	<b>15.260.673</b>	<b>238.060.798</b>
Rivalutazioni	1.003.509	-	-	-	-	1.003.509
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	305.040	101.360.762	3.616.563	21.111.425	-	126.393.790
Svalutazioni	652.136	-	-	-	-	652.136
<b>Valore di bilancio</b>	<b>427.554</b>	<b>91.127.370</b>	<b>329.294</b>	<b>4.873.491</b>	<b>15.260.673</b>	<b>112.018.382</b>

La variazione delle Immobilizzazioni Materiali per acquisizioni e riclassifiche del valore di bilancio ammonta a complessivi euro 12.043.422 ed è così suddivisa sotto il profilo tecnico:

**Impianti e Macchinari** per euro 5.317.055, al netto di euro 223.672 riclassificati nelle immobilizzazioni immateriali per manutenzione di beni di terzi, di cui:

- Materiale Rotabile per complessivi euro 5.312.860, di cui euro 5.200.660 riferiti a 17 autobus nuovi, beneficiari di contributi per euro 4.894.140 e a 2 autobus usati per euro 112.200.
- Impianto distributore di gasolio per euro 131.154;
- Impianto di rilevazione fughe idrogeno per euro 60.100;
- Altri Impianti per euro 36.613.

**Attrezzature d'officina** per euro 99.634;

**Altre Immobilizzazioni Materiali** per euro 2.867.601 di cui:

- Apparat per la vendita a bordo per euro 2.400.364 (contributi per euro 1.200.227);
- materiale informatico vario euro 410.311;
- mobili e arredi per euro 56.925;

**Immobilizzazioni in corso e acconti** per euro 3.759.131, relativi a materiale rotabile, ad hardware da installare a bordo dei mezzi e ad impianti diversi.

Dopo la riclassifica dei beni completati nell'esercizio per euro 6.827.284, rimangono iscritti tra le immobilizzazioni in corso euro 15.260.673 riferiti a:

- 21 autobus nuovi per euro 9.757.460;
- 8 autobus usati per euro 181.550;
- apparati per la bigliettazione per complessivi euro 394.504;
- impianto di rifornimento di idrogeno per euro 4.763.178;
- mezzo di soccorso stradale per euro 58.200;
- beni legati al progetto Conciliamo per euro 97.638;
- altri beni per euro 8.143.

I decrementi per dismissioni sono riferiti quasi esclusivamente a impianti di rifornimento a metano degli anni precedenti, beneficiari di contributi comunali, di proprietà delle Agenzie di riferimento.

Si precisa che nel prospetto delle movimentazioni sopra esposto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 10 della legge 19 Marzo 1983, n. 72, così come anche richiamato dalle successive leggi di rivalutazione monetaria, sono individuati i beni

materiali sui quali è stata eseguita una rivalutazione monetaria evidenziandone il relativo ammontare e, ai sensi dell'art. 2426 comma 1 n. 3 del Codice Civile, come previsto dal principio contabile OIC 9, i beni sui quali sono state eseguite svalutazioni.

### Operazioni di locazione finanziaria

Non sono presenti contratti di leasing attivi.

### Immobilizzazioni finanziarie

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

	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale Partecipazioni
<b>Valore di inizio esercizio</b>			
<b>Costo</b>	115.120	350	115.470
<b>Svalutazioni</b>	(80.000)	-	(80.000)
<b>Valore di bilancio</b>	35.120	350	35.470
<b>Valore di fine esercizio</b>			
<b>Costo</b>	151.120	350	151.470
<b>Svalutazioni</b>	(80.000)	-	(80.000)
<b>Valore di bilancio</b>	71.120	350	71.470

Dettagli sulle partecipazioni immobilizzate in imprese collegate

Denominazione	Città, se in Italia, o Stato estero	Codice fiscale (per imprese italiane)	Capitale in euro	Utile (Perdita) ultimo esercizio in euro	Patrimonio netto in euro	Quota posseduta in euro	Quota posseduta in %	Valore a bilancio o corrispondente credito
Consorzio Acquisto CAT	Reggio Emilia	01912070354	70.060	1.952	101.055	31.120	44,42%	31.120
Hola Srl	Modena	03350810366	100.000	26.484	456.795	40.000	40,00%	40.000
<b>Totale</b>								71.120

Valore delle immobilizzazioni finanziarie

## **Dettaglio del valore delle partecipazioni immobilizzate in altre imprese**

Descrizione	Valore contabile
Consorzio Esperienza Energia	350

## **Attivo circolante**

### Rimanenze

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo, sono valutate al costo medio di acquisto.

Si precisa che per i restanti ricambi la differenza fra i valori di iscrizione a bilancio ed i corrispondenti costi correnti alla chiusura dell'esercizio non è apprezzabile.

Le giacenze finali esposte sono già al netto di svalutazioni per euro 888.397, operate negli esercizi precedenti, per adeguamento a riduzione del valore dei ricambi riferiti a tipologie di mezzi in corso di sostituzione con gli investimenti programmati.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<b>Materie prime, sussidiarie e di consumo</b>	2.618.847	(273.243)	2.345.604
<b>Totale rimanenze</b>	2.618.847	(273.243)	2.345.604

### Immobilizzazioni materiali destinate alla vendita

In data 25 gennaio 2016 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di esperire le procedure per la dismissione degli immobili non strumentali al servizio. Nel presente Bilancio tali fabbricati sono contabilizzati, come alla fine del 2015, al valore presunto di realizzo nell'apposita voce evidenziata tra le rimanenze finali dell'attivo circolante, secondo quanto previsto dai principi contabili nazionali.

Il valore esposto è riferito ai fabbricati di Mirandola e Spilamberto ed è al netto di apposito fondo di svalutazione di euro 290.624, contabilizzato nel corso del 2021.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<b>Immobilizzazioni materiali destinate alla vendita</b>	421.376	0	421.376

### Crediti iscritti nell'attivo circolante

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	Quota scadente oltre l'esercizio
<b>Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante</b>	23.866.898	(2.090.090)	21.776.808	21.776.808	-
<b>Crediti verso imprese collegate iscritti nell'attivo circolante</b>	62.689	0	62.689	62.689	-
<b>Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante</b>	437.947	(234.471)	203.476	203.476	0
<b>Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante</b>	178.808	(35.169)	143.639		
<b>Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante</b>	40.103.083	(17.160.281)	22.942.802	7.967.493	14.975.309
<b>Totale crediti iscritti nell'attivo circolante</b>	64.649.425	(19.520.011)	45.129.414	30.010.466	14.975.309

Tra i crediti verso clienti si contabilizzano, oltre ai crediti verso Enti Territoriali per servizi vari per euro 5.171 e verso privati ed enti diversi per euro 1.828.728 e, anche le somme dovute dalle Agenzie di riferimento, che sono così ripartite:

- AMO Agenzia Locale per la Mobilità di Modena S.p.A. euro 7.465.991;
- Tempi Agenzia S.p.A. euro 6.180.944;
- Agenzia Locale per la Mobilità di Reggio Emilia euro 6.295.975.

I crediti v/clienti sono esposti al netto del fondo svalutazione crediti pari a euro 864.768.

Si precisa che i crediti verso altri sono costituiti in larga misura da:

1. per euro 11.736.758 nominali per i contributi agli investimenti realizzati ed euro 10.398.107 per investimenti in corso;
2. per euro 122.943 nominali per rimborso degli oneri di malattia da parte dello Stato;
3. per euro 342.104 per rimborso di accise su gasolio dallo Stato;
4. per euro 106.724 per contributo ministeriale per il Progetto Conciliamo.

I crediti verso altri vengono esposti al netto di svalutazioni per complessivi euro 832.047.

Le somme con scadenze oltre l'esercizio comprendono i contributi di cui al punto 1 e al punto 2, per quanto non incassato nei primi mesi del 2026.

### Suddivisione dei crediti iscritti nell'attivo circolante per area geografica

La società opera pressochè esclusivamente nella Regione Emilia Romagna. I crediti sono tutti denominati in euro.

Crediti iscritti nell'attivo circolante relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine

Non sono iscritti importi a tale titolo.

### Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide sono valutate al valore nominale.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<b>Depositi bancari e postali</b>	12.011.705	(3.096.950)	8.914.755
<b>Assegni</b>	-	-	0
<b>Denaro e altri valori in cassa</b>	16.221	(8.432)	7.789
<b>Totale disponibilità liquide</b>	12.027.926	(3.105.382)	8.922.544

### **Ratei e risconti attivi**

Ratei ed i risconti attivi sono iscritti e valorizzati sulla base del principio di competenza temporale in ragione di esercizio, ripartendo i costi ed i proventi comuni a più esercizi, sui medesimi.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<b>Ratei attivi</b>	1.938	15.311	17.249
<b>Risconti attivi</b>	2.450.055	(1.790.878)	659.177
<b>Totale ratei e risconti attivi</b>	2.451.993	(1.775.567)	676.427

### **Oneri finanziari capitalizzati**

Tutti gli interessi e gli altri oneri finanziari sono stati interamente spesi nell'esercizio. Ai fini dell'art. 2427, c. 1, n. 8 del Codice Civile si attesta quindi che non sussistono capitalizzazioni di oneri finanziari.

## Nota integrativa, passivo e patrimonio netto

### Patrimonio netto

#### Variazioni nelle voci di patrimonio netto

L'analisi delle voci di patrimonio netto risulta dal seguente prospetto.

	Valore di inizio esercizio	Destinazione del risultato dell'esercizio precedente	Altre variazioni	Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
		Altre destinazioni	Riclassifiche		
Capitale	16.663.416	-	-		16.663.416
Riserva legale	482.473	92.787	-		575.260
Altre riserve					
Riserva straordinaria	903.729	1.762.950	-		2.666.679
Totale altre riserve	903.729	1.762.950	0		2.666.679
Utile (perdita) dell'esercizio	1.855.737	(1.762.950)	-	23.561	23.561
Totale patrimonio netto	19.905.355	0	0	23.561	19.928.916

#### Disponibilità e utilizzo del patrimonio netto

	Importo	Origine / natura
Capitale	16.663.416	B
Riserva legale	575.260	B
Altre riserve		
Riserva straordinaria	2.666.679	A B
Totale altre riserve	2.666.679	
Totale	19.905.355	

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

Nel triennio precedente non sono stati effettuati utilizzi di riserve.

### Fondi per rischi e oneri

Sulla base dei rischi ed oneri futuri in essere alla chiusura dell'esercizio si è proceduto alla valutazione di quanto già accantonato in appositi fondi.

	Fondo per imposte anche differite	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio	71.706	7.046.243	7.117.949
Variazioni nell'esercizio			
Accantonamento nell'esercizio	-	218.373	218.373
Utilizzo nell'esercizio	1.959	71.639	73.598
Altre variazioni	-	(2.055.026)	(2.055.026)
Totale variazioni	(1.959)	(1.908.292)	(1.910.251)
Valore di fine esercizio	69.745	5.137.952	5.207.697

Il Fondo imposte differite è stato utilizzato per la quota relativa all'ammortamento della rivalutazione dell'immobile che rimane dedicato all'attività aziendale.

Gli utilizzi complessivi di altri fondi registrati nel periodo ammontano ad euro 71.639 e si riferiscono prioritariamente a:

- per euro 16.229 a cause in materia di contenzioso con personale dipendente;
- per euro 55.410 a revisione bombole per i mezzi a metano.

Si è accantonato l'importo complessivo di euro 218.373 per costi di natura diversa:

- per euro 89.867 per rischi legati al costo del personale;
- per euro 128.506 per la revisione periodica delle bombole dei bus a metano.

Sono stati rilevati ricavi nella zona A.5) del bilancio per complessivi euro 2.055.026 per effetto di allineamento di fondi, per il positivo evolversi dei contenziosi, per i possibili oneri legati al personale, nonché per il riallineamento delle revisioni delle bombole dei bus a metano esternalizzate con contratto full service.

## Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Viene stanziato per coprire l'intera passività maturata nei confronti dei dipendenti in conformità alle legislazioni e ai contratti di lavoro collettivi vigenti. La movimentazione del fondo nel corso dell'esercizio è esposta nella tavola che segue. Si precisa che l'accantonamento si riferisce solamente alla rivalutazione maturata, al netto dell'imposta a carico dei lavoratori.

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
Valore di inizio esercizio	4.011.960
<b>Variazioni nell'esercizio</b>	
Accantonamento nell'esercizio	77.171
Utilizzo nell'esercizio	507.228
<b>Totale variazioni</b>	(430.057)
Valore di fine esercizio	3.581.903

## Debiti

### Variazioni e scadenza dei debiti

I debiti sono stati rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, come definito dall'art.2426 c.2 c.c., tenendo conto del fattore temporale, conformemente a quanto previsto dall'art. 2426, comma 1, n. 8 del codice civile. Per i debiti 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 nominale. Tale evenienza si è verificata ad esempio in presenza di debiti con scadenza inferiore ai dodici mesi o, in riferimento al criterio del costo ammortizzato, 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, nel caso di attualizzazione, in presenza di un tasso di interesse desumibile dalle condizioni contrattuali non significativamente diverso dal tasso di interesse di mercato.

Peraltro si specifica che, in base alle disposizioni dell'articolo 12 comma 2 del d. lgs. 139/2015, la società ha applicato, laddove possibile, il criterio del costo ammortizzato.

	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
<b>Debiti verso banche</b>	42.863.957	(21.706.327)	21.157.630	10.917.630	10.240.000	1.048.000
<b>Acconti</b>	0	0	0	-	-	-
<b>Debiti verso fornitori</b>	32.507.314	(5.433.473)	27.073.841	27.069.441	4.400	-
<b>Debiti verso imprese collegate</b>	171.211	1.837	173.048	173.048	-	-
<b>Debiti tributari</b>	1.142.048	(333.863)	808.185	808.185	0	-

	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
<b>Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</b>	1.542.251	295.129	1.837.380	1.837.380	-	-
<b>Altri debiti</b>	7.715.247	177.273	7.892.520	7.892.520	-	-
<b>Totale debiti</b>	85.942.028	(26.999.424)	58.942.604	48.698.204	10.244.400	1.048.000

Tra i fornitori aventi scadenza entro l'esercizio successivo si contabilizzano anche le seguenti somme dovute alle Agenzie di riferimento:

- AMO Agenzia Locale per la Mobilità di Modena euro 703.977;
- Tempi Agenzia di Piacenza euro 471.669;
- Agenzia Locale per la Mobilità Reggio euro 128.469.

I debiti verso fornitori che scadono oltre l'esercizio successivo si riferiscono al pagamento del diritto di superficie per l'impianto di metano di Modena ad AMO, attivo fino al 2028.

Gli altri debiti comprendono debiti verso il personale per complessivi euro 6.773.636, di cui 5.638.854 per ferie non godute ed euro 1.134.782 per retribuzioni ed oneri in corso di erogazione.

### Suddivisione dei debiti per area geografica

La società opera pressochè esclusivamente nella Regione Emilia Romagna. I debiti sono tutti denominati in euro.

### Debiti relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine

Non sono iscritti importi a tale titolo.

## **Ratei e risconti passivi**

I risconti passivi sono iscritti e valorizzati sulla base del principio di competenza temporale in ragione di esercizio, ripartendo i proventi comuni a più esercizi, sui medesimi.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<b>Ratei passivi</b>	251.792	59.353	311.145
<b>Risconti passivi</b>	79.159.354	3.400.152	82.559.506
<b>Totale ratei e risconti passivi</b>	79.411.146	3.459.505	82.870.651

Il valore dei risconti passivi si riferisce principalmente a:

- euro 71.376.894 per contributi in c/investimenti per quote pari agli ammortamenti dei beni ai quali si riferiscono;
- euro 10.981.568 per quote di abbonamenti annuali con validità a finire nel 2026, determinati sia sulla quota da utenti che sulla integrazione tariffaria pagata degli Enti Locali.

## **Nota integrativa, conto economico**

### **Valore della produzione**

I ricavi, proventi, costi ed oneri sono iscritti in bilancio secondo quanto previsto dall'articolo 2425-bis del Codice Civile.

I ricavi sono iscritti in bilancio per competenza, al netto dei resi, abbuoni, sconti e premi, tutti rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto alla percezione.

Il 19 aprile 2023 il Consiglio di Gestione dell'Organismo Italiano di Contabilità (OIC) ha approvato il principio contabile OIC 34 in materia di contabilizzazione dei ricavi che incorpora le modifiche intervenute a seguito del processo di consultazione pubblica avviato nel mese di novembre 2021. Il Principio OIC 34 si rende applicabile ai bilanci relativi agli esercizi aventi inizio dal 1° gennaio 2024 o da data successiva, pertanto, trova adozione per la prima volta nel presente bilancio.

L'ambito di applicazione dell'OIC 34 riguarda tutte le operazioni che comportano la rilevazione di ricavi derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi indipendentemente dalla loro classificazione nel Conto economico. Scopo del nuovo Principio contabile è quello di rendere più sistematica e uniforme la modalità tecnica di rappresentazione contabile di tutti i ricavi originati dalle vendite di beni e dalle prestazioni di servizi.

Si rammenta che non rientrano nel perimetro di applicazione del presente principio i ricavi derivanti da:

- a) i lavori in corso su ordinazione (OIC 23);
- b) le cessioni d'azienda;
- c) i fitti attivi;
- d) i ristorni;
- e) le transazioni senza finalità di vendita.

La rilevazione del ricavo, secondo l'OIC 34, prevede un processo articolato nelle seguenti fasi principali:

- I. raggruppamento dei contratti, da attuarsi quando la negoziazione è simultanea nei confronti di uno stesso cliente e quando è presente un unico obiettivo commerciale o il prezzo di un contratto è subordinato a prezzi o prestazioni di altri contratti;
- II. determinazione del prezzo complessivo del contratto, desumibile dalle clausole contrattuali. A tal proposito occorre:
  - a. considerare eventuali importi dovuti al cliente;
  - b. considerare eventuali importi aggiuntivi variabili se ragionevolmente certi;
  - c. attualizzare i flussi finanziari in caso di termini di pagamento con scadenza oltre i 12 mesi.
- III. identificazione dell'unità elementare di contabilizzazione, trattando separatamente i singoli beni, servizi o altre prestazioni che attraverso il contratto sono promessi al cliente;
- IV. valorizzazione dell'unità elementare di contabilizzazione, allocando il prezzo complessivo del contratto a ognuna delle unità elementari di contabilizzazione;
- V. rilevazione dei ricavi.

Alla luce di quanto sopra esposto, la Società ha effettuato un'analisi dei contratti stipulati con i clienti in esito alla quale è emerso che non sussiste alcun impatto conseguente all'adozione delle nuove disposizioni così come previste da OIC 34.

In particolare, nel caso dei 'Ricavi delle vendite e delle prestazioni', sono rilevati a conto economico in base allo stato avanzamento se sono rispettate entrambe le condizioni:

- L'accordo tra le parti prevede che il diritto al corrispettivo per il venditore maturi via via che la prestazione è eseguita;
- L'ammontare del ricavo di competenza può essere misurato attendibilmente.

La Società ha valutato infine l'applicazione del principio su base retrospettiva non rilevando impatti sui dati comparativi dell'esercizio precedente.

I corrispettivi contrattuali sono esposti tra i ricavi delle vendite e delle prestazioni, unitamente ai ricavi del traffico nell'apposta voce A.1). I contributi in conto esercizio vengono indicati nell'apposita voce A.5) e sono relativi a riduzione dei costi ed oneri (personale e accise) o integrativi dei ricavi della gestione caratteristica.

I contributi in conto impianti, iscritti nella voce A.5), sono relativi alla quota di competenza dell'esercizio dei contributi in conto impianti, determinata in coerenza con la vita utile delle immobilizzazioni, anziché essere contabilizzati a deduzione del costo dell'immobilizzazione al momento dell'acquisto.

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

La ripartizione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni secondo categorie di attività non viene indicata in quanto non ritenuta significativa per la comprensione e il giudizio dei risultati economici.

Categoria di attività	Valore esercizio corrente
Ricavi da utenti	30.838.501
Integrazioni tariffarie	279.991
Corrispettivi contrattuali	66.375.232
<b>Totale</b>	<b>97.493.724</b>

### Suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per area geografica

La società opera pressoché esclusivamente nella Regione Emilia Romagna. Nella tavola che segue viene esposta la suddivisione dei ricavi delle vendite e prestazioni per servizi di trasporto suddivisi nei 3 bacini provinciali serviti:

Area geografica	Valore esercizio corrente
Bacino di Modena	41.749.119
Bacino di Piacenza	25.246.857
Bacino di Reggio Emilia	30.497.748
<b>Totale</b>	<b>97.493.724</b>

## Costi della produzione

I costi ed oneri sono imputati per competenza, nel rispetto del principio di correlazione con i ricavi, ed iscritti nelle rispettive voci secondo quanto previsto dal principio contabile OIC 12.

I costi per acquisiti di beni e servizi sono rilevati in conto economico al netto delle rettifiche per resi, sconti, abbuoni e premi.

## Proventi e oneri finanziari

I proventi e gli oneri finanziari sono iscritti per competenza in relazione alla quota maturata nell'esercizio.

### Ripartizione degli interessi e altri oneri finanziari per tipologia di debiti

Gli interessi passivi su debiti verso banche si distinguono in euro 1.144.642 su anticipazioni di cassa ed euro 563.564 su mutui.

	Interessi e altri oneri finanziari
Debiti verso banche	1.780.206
Altri	9.250
<b>Totale</b>	<b>1.789.456</b>

## Importo e natura dei singoli elementi di ricavo/costo di entità o incidenza eccezionali

Si evidenzia che il saldo fra ricavi e costi di entità o incidenza eccezionali è positivo per euro 536.055.

Voce di ricavo	Importo	Natura
Premialità CDS prec.	75.000	A01
Corrispettivi prec.	47.357	A01
Rilev. Crediti	107.832	A05
Risarcimento danni	171	A05
Penali attive	373.342	A05
Radiazione debiti	1.832	A05
Riduz costi prec.	106.774	A05
Interessi attivi	24.065	C16
<b>Totale</b>	<b>736.373</b>	

Voce di costo	Importo	Natura
Riduz. Ricavi	8.000	A05
Acquisti	2.461	B06
Servizi	75.493	B07
Godimento	493	B08
Personale	29.956	B09
Radiazione crediti	11.455	B14
Oneri diversi	57.707	B14
Imposte reddito	14.753	F20
<b>Totale</b>	<b>200.318</b>	

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

La società ha provveduto allo stanziamento delle imposte dell'esercizio sulla base dell'applicazione delle norme tributarie vigenti.

Le imposte di competenza dell'esercizio sono rappresentate dalle imposte correnti, dalle imposte differite e dalle imposte anticipate, relative a componenti di reddito positivi o negativi rispettivamente soggetti ad imposizione o a deduzione in esercizi diversi rispetto a quelli di contabilizzazione civilistica.

Le imposte anticipate e differite sono state calcolate utilizzando rispettivamente le seguenti aliquote: Ires 24% e Irap 3,90%.

## Rilevazione delle imposte differite e anticipate ed effetti conseguenti

	IRES	IRAP
<b>A) Differenze temporanee</b>		
Totale differenze temporanee deducibili	551.000	0
Totale differenze temporanee imponibili	249.982	249.982
Differenze temporanee nette	301.018	(249.982)
<b>B) Effetti fiscali</b>		
Fondo imposte differite (anticipate) a inizio esercizio	(59.158)	10.023
Imposte differite (anticipate) dell'esercizio	33.482	(274)
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio	(25.676)	9.749

## Dettaglio delle differenze temporanee deducibili

Descrizione	Importo al termine dell'esercizio precedente	Variazione verificatasi nell'esercizio	Importo al termine dell'esercizio	Aliquota IRES	Effetto fiscale IRES	Aliquota IRAP	Effetto fiscale IRAP
Manutenzione bus metano	555.034	(143.284)	411.750	24,00%	34.388	0,00%	0
Manutenzioni deducibili in 10 anni	142.500	0	142.500	24,00%	0	0,00%	-

## Dettaglio delle differenze temporanee imponibili

Descrizione	Importo al termine dell'esercizio precedente	Variazione verificatasi nell'esercizio	Importo al termine dell'esercizio	Aliquota IRES	Effetto fiscale IRES	Aliquota IRAP	Effetto fiscale IRAP
Rivalutazione fabbricato	257.009	(7.028)	249.981	24,00%	59.995	3,90%	9.749

## Informativa sulle perdite fiscali

	Esercizio corrente	Esercizio precedente
	Ammontare	Ammontare
<b>Perdite fiscali</b>		
<b>dell'esercizio</b>	4.558.870	2.390.205
<b>di esercizi precedenti</b>	27.226.993	24.836.788
<b>Totale perdite fiscali</b>	31.785.863	27.226.993
<b>Perdite fiscali a nuovo recuperabili con ragionevole certezza</b>	31.785.863	27.226.993

## Nota integrativa, rendiconto finanziario

L'analisi del Rendiconto Finanziario evidenzia come il flusso finanziario della **gestione operativa (A)** abbia generato nel 2025 un flusso di cassa di circa +11,7 milioni di euro, mentre era a +9,1 milioni del 2024.

Nello stesso periodo il flusso finanziario per l'**attività di investimento (B)** nel periodo ha generato entrate per 6,8 milioni di euro rispetto ai -12,2 milioni del 2024 per effetto del recupero di contributi su investimenti realizzati negli esercizi precedenti.

Il saldo della gestione dell'**attività di finanziamento (C)** è negativo per 21,7 milioni di euro, mentre nel 2024 era a -4,9 milioni di euro. A fine del 2025 risultano aumentate le anticipazioni bancarie e sono stati rimborsati prestiti per 2 milioni di euro.

Si sottolinea infine che il valore dei crediti per contributi agli investimenti da parte della Regione e degli Enti di riferimento si attesta a fine 2025 a 22,1 milioni di euro nominali, in riduzione rispetto il 2024.

Seta ha più volte sollecitato la liquidazione di quanto dovuto.

## **Nota integrativa, altre informazioni**

### **Dati sull'occupazione**

Nella tavola che segue vengono esposti i dipendenti in forza alla data del 31 dicembre 2025.

	Numero medio
Dirigenti	2
Quadri	13
Impiegati	106
Operai	914
<b>Totale Dipendenti</b>	<b>1.035</b>

Gli addetti alla guida sono compresi nella categoria "Operai" ed ammontano a 787.

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

	Amministratori	Sindaci
Compensi	238.150	29.529

### **Compensi al revisore legale o società di revisione**

Il compenso riconosciuto a seguito di gara comprende anche le attività di asseverazione delle situazioni di debiti e crediti nei confronti degli Enti Locali Soci. Nel corso del 2025 sono state richieste attività aggiuntive relative alla certificazione di bilancio ai fini degli adempimenti ART.

	Valore
Revisione legale dei conti annuali	30.239
<b>Totale corrispettivi spettanti al revisore legale o alla società di revisione</b>	<b>30.239</b>

### **Categorie di azioni emesse dalla società**

Descrizione	Consistenza iniziale, numero	Consistenza iniziale, valore nominale	Azioni sottoscritte nell'esercizio, numero	Azioni sottoscritte nell'esercizio, valore nominale	Consistenza finale, numero	Consistenza finale, valore nominale
Azioni ordinarie	16.663.416	16.663.416	0	0	16.663.416	16.663.416

Non sono intervenute variazioni nel corso del 2025.

### **Titoli emessi dalla società**

La società non ha emesso alcun titolo o valore simile rientrante nella previsione di cui all'art. 2427 n. 18 codice civile.

### **Dettagli sugli altri strumenti finanziari emessi dalla società**

Con riferimento a quanto previsto dal codice civile all'art. 2427-bis, segnaliamo che non esistono strumenti finanziari derivati.

### **Impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale**

Le garanzie sono costituite da fidejussioni bancarie ed assicurative prestate alle Agenzie a garanzia delle prestazioni dovute in forza dei Contratti di Servizio.

	Importo
Garanzie	3.190.000

Si attesta che alla data di chiusura del bilancio non sussistono patrimoni destinati ad uno specifico affare di cui al n. 20 del 1^ comma dell'art. 2427 del Codice Civile.

Si attesta altresì che alla data di chiusura del bilancio non sussistono finanziamenti destinati ad uno specifico affare di cui al n. 21 del 1^ comma dell'art. 2427 del Codice Civile.

## Informazioni sulle operazioni con parti correlate

La Società ha stipulato un contratto per la gestione dell'impianto di rifornimento di Via del Chionso con il Consorzio CAT per un ricavo complessivo di euro 50.576.

E' operativo un Accordo tra TPER SPA e SETA per la gestione di servizi sostitutivi automobilistici in caso di interruzioni temporanee del servizio ferroviario di Trenitalia Tper Scarl sulle linee ferroviarie di carattere locale remunerato a valori di mercato, al quale nel passato TPER ha fatto ricorso in modo marginale. Nel corso del 2025 sono stati fatturati Euro 889.

E' inoltre operativo un contratto di service con TPER Spa per la gestione della sicurezza, qualità e ambiente per il valore annuale di Euro 45.000.

Da settembre 2021 è stato avviato l'Ufficio Unico Sanzioni da parte di Seta, Start e Tper, che prevedeva il distacco del personale impiegato nel settore a Tper. Nel corso del 2025 l'accordo è stato modificato, affidando a Seta il compito di coordinare tutti gli addetti presso le diverse aziende, mentre Tper provvede alla postalizzazione di tutti i verbali, riaddebitando i costi per competenza. Il valore del ricavo 2025 per Seta è stato di Euro 26.880, mentre ha sostenuto costi di postalizzazione per 325.272.

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

Dal 7 gennaio 2026 per il servizio urbano di Modena è stata ripristinata per intero la quantità di corse offerte fino al mese di settembre 2024, quando in accordo con aMo-Agenzia per la Mobilità si era resa necessaria una riduzione del servizio a causa della carenza di autisti.

Dal mese di gennaio 2026 l'Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia - in collaborazione con SETA e con il patrocinio della Provincia di Reggio Emilia - ha attivato una campagna di comunicazione, sensibilizzazione e prevenzione finalizzata a promuovere un utilizzo responsabile e sicuro dei mezzi pubblici. Con lo slogan "Viaggio Sveglia, Viaggio Meglio!" l'iniziativa si rivolge in primo luogo a studenti e giovani, che costituiscono un target prioritario per il servizio di autobus e corriere.

Dal 26 gennaio il servizio urbano ed extraurbano di Piacenza è stato modificato, con una complessiva rimodulazione delle corse e dei tempi di percorrenza di alcune linee disposta da Tempi Agenzia al fine di ottimizzare le risorse disponibili mantenendo l'efficacia e la copertura del servizio offerto. Le modifiche riguardano complessivamente 17 linee del trasporto pubblico.

Il 2 febbraio si è svolta, presso la sede centrale SETA di Modena, la cerimonia ufficiale di consegna dell'attestato UNI /PdR 125:2022 alla presidente di SETA Elisa Valeriani e dei membri del Comitato Guida da parte di Elena Lavelli di Certiquality, alla presenza dell'assessora alle Politiche di Genere del Comune di Modena Alessandra Camporota e di Fabiana Montanari, presidente della IX Commissione Consiliare Diritti Umani, Pari Opportunità e Città Internazionale del Comune di Reggio Emilia.

Insieme alla certificazione della parità di genere, che si va ad aggiungere alle certificazioni ISO 9001, ISO 14001 e ISO 45001, Certiquality ha conferito a SETA anche il certificato di Eccellenza Gold, un riconoscimento aggiuntivo da parte di Certiquality che premia le aziende più virtuose che raggiungono più certificazioni, sfruttando le sinergie che i sistemi consentono.

## Prospetto riepilogativo del bilancio della società che esercita l'attività di direzione e coordinamento

La Società non ha rapporti di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 C.C.

Si precisa che la società non detiene partecipazioni in società che risultino a loro volta azioniste di Seta SpA.

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

Si propone di accantonare l'utile di esercizio per la quota del 5% a riserva legale e a riserva straordinaria per la restante quota.

### Informativa sulla trasparenza delle erogazioni pubbliche L. 124/2017

Ai sensi dell'art. 1 - commi 125 - 129 della Legge 124 del 4 agosto 2017, si segnala che nel corso del 2025 la Società ha incassato i contributi riportati nella tavola che segue.

ENTE EROGANTE	CAUSALE CONTRIBUTO	IMPORTO
AGENZIA MOBILITA' MODENA	ACQUISTO AUTOBUS E IMPIANTI FONDI PNRR URBANO	4.217.885
AGENZIA MOBILITA' MODENA	ACQUISTO AUTOBUS E IMPIANTI FONDI PSNMS COMUNI INQUINATI	6.032.853
AGENZIA MOBILITA' MODENA	ACQUISTO AUTOBUS FONDI PSNMS COMUNI 100.000 ABITANTI	880.763
AGENZIA MOBILITA' MODENA	RISTORI ART. 200 D.L. 34/2020 COVID	938.265
AGENZIA MOBILITA' MODENA	RINNOVO CCNL 2022 E 2023	3.461.190
TEMPI AGENZIA	ACQUISTO AUTOBUS E IMPIANTI FONDI PNRR URBANO	1.383.221
TEMPI AGENZIA	ACQUISTO AUTOBUS E IMPIANTI FONDI PSNMS COMUNI INQUINATI	5.770.514
TEMPI AGENZIA	ACQUISTO AUTOBUS FONDI PSNMS COMUNI 100.000 ABITANTI	716.463
TEMPI AGENZIA	RISTORI ART. 200 D.L. 34/2020 COVID	481.199
TEMPI AGENZIA	RINNOVO CCNL 2022 E 2023	2.146.858
AGENZIA MOBILITA' REGGIO	ACQUISTO AUTOBUS E IMPIANTI FONDI PNRR URBANO	1.605.524
AGENZIA MOBILITA' REGGIO	ACQUISTO AUTOBUS E IMPIANTI FONDI PSNMS COMUNI INQUINATI	6.697.568
AGENZIA MOBILITA' REGGIO	ACQUISTO AUTOBUS FONDI PSNMS COMUNI 100.000 ABITANTI	2.576.142
AGENZIA MOBILITA' REGGIO	RINNOVO CCNL 2022 E 2023	2.380.568
AGENZIA MOBILITA' REGGIO	RISTORI ART. 200 D.L. 34/2020 COVID	581.229
COMUNE DI REGGIO EMILIA	INIZIATIVA "BIKE TO WORK"	131
AGENZIA DELLE DOGANE	ACCISA GASOLIO	701.853
	<b>TOTALE INCASSATO</b>	<b>40.572.226</b>

Si precisa che i corrispettivi per servizi prestati a pubbliche amministrazioni non possono essere considerati contributi e sono iscritti per competenza alla voce ricavi del presente Bilancio, come indicato anche dalla Circolare Assonime n. 5 del 2019.

### Assetto organizzativo

La Società, come previsto dal Dlg. 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.

**Indicatori di crisi Dlg. 14/2019, art. 13 comma 1**

Vengono di seguito riportati gli indicatori di crisi, previsti dall'articolo 13, comma 1, del Decreto Legislativo n. 14/2019.

<b>INDICATORI DI ALLERTA CRISI</b>	<b>31/12/2025</b>	<b>31/12/2024</b>
ONERI FINANZIARI/RICAVI	1,38%	1,98%
PATRIMONIO NETTO/DEBITI TOTALI	33,81%	23,16%
ATTIVITA' A BREVE/PASSIVITA' A BREVE	70,76%	52,21%
CASH FLOW/ATTIVO	4,41%	5,99%
INDEBITAMENTO PREVIDENZIALE E TRIBUTARIO/ATTIVO	1,55%	1,37%

Non sono ancora stati definiti con precisione i valori di riferimento (benchmark) per le società operanti nel settore del trasporto pubblico locale.

Si può tuttavia affermare che gli indicatori calcolati per Seta SpA sono quasi tutti "in sicurezza" in rapporto a quelli del più ampio settore della logistica.

## **Dichiarazione di conformità del bilancio**

Non esistono altre considerazioni da effettuare sui contenuti delle poste di Bilancio e sui criteri di valutazione seguiti.

Le considerazioni ed i valori contenuti nella presente Nota Integrativa sono conformi alle scritture contabili e riflettono con correttezza i fatti amministrativi così come si sono verificati.

Per tutte le altre informazioni attinenti il bilancio di esercizio si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

Modena, 27/03/2026

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

VALERIANI ELISA

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEI SOCI IN OCCASIONE DELL'APPROVAZIONE DEL BILANCIO DI ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2025 REDATTA AI SENSI DELL'ART. 2429, CO. 2, C.C.**

Ai Soci della Società **SETA S.p.A.**

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 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 **SETA S.p.A.** al 31.12.2025, redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione, che evidenzia un **risultato d'esercizio di euro 23.561.**

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 **BDO Italia S.p.A.** ci ha consegnato la propria relazione datata 10.04.2026 contenente un giudizio senza modifica.

Pertanto, da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale il bilancio d'esercizio al 31.12.2025 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'Amministratore Delegato 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 acquisito informazioni dall'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 presentato denuncia al tribunale ex art. 2409 c.c.

Per quanto ai disposti del Codice della Crisi e dell'Insolvenza ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-octies d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14 si evidenzia che:

- Non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione;
- Non abbiamo ricevuto segnalazioni da parte del soggetto incaricato della revisione legale;
- Non abbiamo ricevuto segnalazioni da parte dei creditori pubblici.

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 SETA S.p.A. al 31.12.2025, 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 2025, così come redatto dagli amministratori.

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

**Modena, 14 aprile 2026**

### **Il Collegio sindacale**

Sebastiano Cavalli - Presidente



Valerio Fantini – Sindaco effettivo



Valentino Di Leva – Sindaco effettivo



## **SETA S.p.A.**

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

Bilancio d'esercizio al  
31 dicembre 2025

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

Agli Azionisti della  
SETA S.p.A.

### Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

---

#### Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Società Emiliana Trasporti Autofiloviari S.p.A. (SETA o la Società) costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2025, 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 2025, 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, lettere e), e-bis) ed e-ter) del D. Lgs. 39/10

Gli amministratori della SETA S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della SETA S.p.A. al 31 dicembre 2025, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

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

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio;
- 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 SETA S.p.A. al 31 dicembre 2025.

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, comma 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.

Bologna, 10 aprile 2026

BDO Italia S.p.A.



Aaron Leban  
Socio