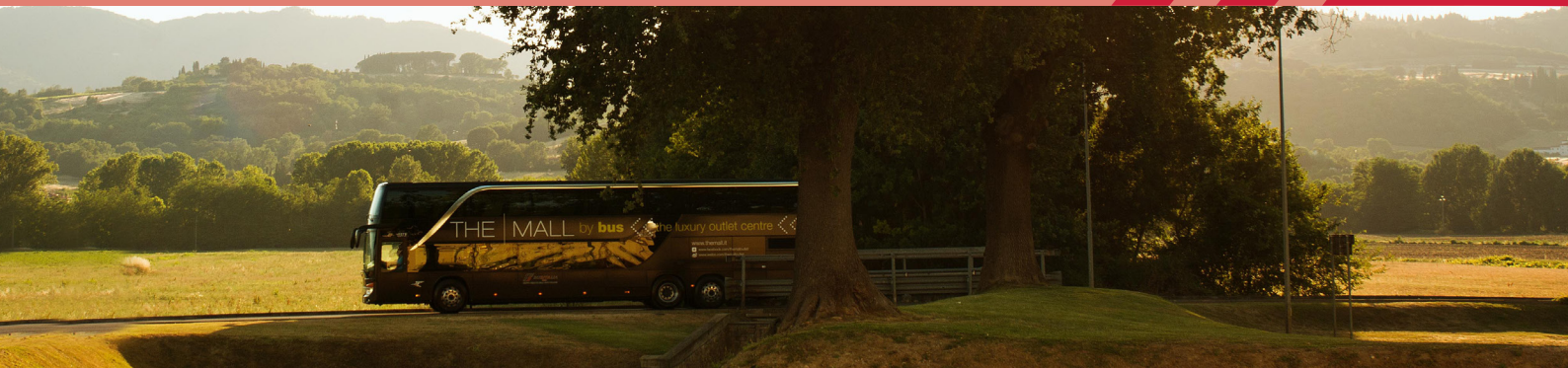


RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2021



BUSITALIA - SITA NORD



Busitalia-Sita Nord S.r.l.
RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2021

Busitalia-Sita Nord S.r.l.

Società con socio unico soggetto alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Capitale Sociale: euro 73.000.000 interamente versato

Sede Legale: Piazza della Croce Rossa, 1 CAP 00161 Roma

Codice Fiscale e Partita IVA: 06473721006

R.E.A.: RM - 969510

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Web address: <http://www.fsbusitalia.it>

MISSIONE DELLA SOCIETÀ

Busitalia – Sita Nord S.r.l. (di seguito anche “Busitalia Sita Nord” o la “Società”) è la società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (di seguito anche “FS” o la “Controllante”) che ha per oggetto: l’impianto e/o l’esercizio di servizi di trasporto su strada di persone e cose, sia pubblici che in concessione, sia per conto che nell’interesse dei privati, con l’impiego e l’utilizzo di mezzi di trasporto di proprietà sociale o di terzi, svolgendo a tal fine anche attività di spedizioniere e di autotrasportatore di cose per conto terzi; linee di pubblici trasporti ferroviari, tranviari e/o a fune, nonché il rilievo e la riattivazione delle stesse; attività di noleggio di mezzi di trasporto, propri o di terzi, per viaggi anche nell’ambito di iniziative turistiche; officine meccaniche e di carrozzeria per l’assistenza tecnica e la riparazioni di mezzi di trasporto in genere, sia di proprietà che di terzi.

In tale ambito, la Società svolge la propria attività in varie aree di *business*, sia direttamente che attraverso società partecipate.

Il “*core business*” della Società è rappresentato dalle attività di trasporto pubblico locale (di seguito anche “TPL”), con specifico riferimento al settore extraurbano, attraverso le proprie sedi operative allocate nella Regione Toscana e nella Regione Umbria, con lo svolgimento dell’attività di trasporto pubblico di persone con diverse modalità, e lo svolgimento di servizi complementari accessori o connessi alla mobilità pubblica e privata, compresa la gestione e la manutenzione di infrastrutture ferroviarie.

Il settore del turismo e dei noleggi rappresenta un’altra linea di *business* dove è possibile coniugare in via sinergica il potenziale locale rappresentato da importanti città d’arte e poli di attrazione turistica vicini tra di loro.

La missione della Società si può riassumere per sintesi nella definizione di “soddisfazione del bisogno di trasporto locale di persone con la migliore qualità”.

L’esperienza acquisita e consolidata della Società ha permesso nel tempo di sfruttare interessanti prospettive di sviluppo, con espansione dei servizi gestiti nelle aree metropolitane e diversificazione nei segmenti di mercato diversi da quelli tradizionali, anche attraverso il controllo di società e alleanze od iniziative competitive di rilievo.

ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione dal 10 dicembre 2021

Presidente	Guglielmo Bove
Amministratore Delegato	Stefano Bonora
Consigliere	Anna Maria Giammanco
Consigliere	Fabiana Lungarotti
Consigliere	Antonio Liotti

Collegio sindacale dal 10 dicembre 2021

Presidente	Francesco Rocco
Sindaco Effettivo	Marcella Galvani
Sindaco Effettivo	Mauro Marchionni
Sindaco supplente	Barbara Molle
Sindaco supplente	Ennio Celio Luglio

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

Sabrina Lai

SOCIETÀ DI REVISIONE

KPMG S.p.A. Incarico conferito per il triennio 2020-2022

Di seguito la composizione del Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale in carica fino al 09 dicembre 2021

Consiglio di Amministrazione: Presidente: Paolo Colombo (con deleghe gestorie dal 12 aprile 2021 al 09 dicembre 2021); Amministratore Delegato: Stefano Rossi (in carica fino al 12 aprile 2021); Consiglieri: Francesca Serra, Paolo Attanasio, Carolina Lussana.

Collegio Sindacale: Presidente: Gerardo Longobardi; Sindaci Effettivi: Silvana Amadori, Mauro Marchionni; Sindaci Supplenti: Barbara Molle, Luca Provaroni.

INDICE

RELAZIONE SULLA GESTIONE	7
LEGENDA E GLOSSARIO	8
PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO	10
PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO	11
RISORSE UMANE	13
AMBIENTE	17
CLIENTI	18
QUADRO MACROECONOMICO	20
ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA	29
FATTORI DI RISCHIO	36
INVESTIMENTI	38
ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO	39
ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE	39
AZIONI PROPRIE	41
RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	41
ALTRE INFORMAZIONI	41
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	44
BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2021	45
Prospetti contabili	46
Conto economico	47
Conto economico complessivo	48
Situazione patrimoniale-finanziaria	49
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	50
Rendiconto finanziario	51
Note al bilancio	52
1. Premessa	52
2. Criteri di redazione del bilancio	52
3. Principi contabili applicati	54
4. Ricavi delle vendite e delle prestazioni	73
5. Altri proventi	76
6. Costo del personale	77
7. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	78
8. Costi per servizi	78
9. Costi per godimento di beni di terzi	79
10. Altri costi operativi	80
11. Ammortamenti	80
Relazione finanziaria annuale 2021	5

12.	Svalutazione e perdite/(riprese) di valore	81
13.	Proventi finanziari	81
14.	Oneri finanziari	81
15.	Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate	82
16.	Risultato delle attività operative cessate al netto degli effetti fiscali	83
17.	Immobili, impianti e macchinari	86
18.	Investimenti immobiliari	88
19.	Attività immateriali	89
20.	Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite	91
21.	Partecipazioni	91
22.	Altre attività non correnti e correnti	95
23.	Rimanenze	97
24.	Crediti commerciali	97
25.	Attività finanziarie non correnti e correnti	99
26.	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	99
27.	Crediti tributari	99
28.	Patrimonio netto	100
29.	Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine	101
30.	TFR e altri benefici ai dipendenti	103
31.	Fondi per rischi ed oneri	104
32.	Passività finanziarie non correnti e correnti	106
33.	Altre passività non correnti e correnti	106
34.	Debiti commerciali non correnti e correnti	107
35.	Debiti per imposte sul reddito	108
36.	Gestione dei rischi finanziari	108
37.	Passività ed attività potenziali	114
38.	Compenso alla Società di revisione	115
39.	Compensi ad Amministratori e Sindaci	115
40.	Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	116
41.	Parti correlate	117
42.	Garanzie e Impegni	121
43.	Informazioni sulle erogazioni pubbliche	122
44.	Fatti intervenuti dopo la data di riferimento di bilancio	123
45.	Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio	123

Relazione sulla Gestione

LEGENDA E GLOSSARIO

Di seguito i criteri utilizzati per la determinazione degli indicatori alternativi di *performance* di uso più ricorrente nell'ambito della presente relazione sulla gestione, rispetto a quelli risultanti dagli schemi di bilancio redatto secondo gli IFRS. Il *management* ritiene che tali indicatori siano utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società nonché rappresentativi dei risultati economici e finanziari prodotti dal *business*:

- **Margine Operativo lordo- EBITDA:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è riconducibile alla sola gestione caratteristica. È calcolato come differenza tra i Ricavi operativi e i Costi operativi.
- **Risultato operativo - EBIT:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è calcolato sommando algebricamente all'EBITDA gli Ammortamenti, le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore e gli Accantonamenti.
- **Capitale circolante netto gestionale:** è determinato dalla somma algebrica delle Rimanenze, dei Contratti di costruzione, dei Crediti commerciali correnti e non correnti e dei Debiti commerciali correnti e non correnti.
- **Altre attività nette:** sono determinate quale somma algebrica dei Crediti ed anticipi MEF per contributi, delle Attività per imposte anticipate, delle Altre attività correnti e non correnti e delle Altre passività correnti e non correnti.
- **Capitale circolante:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante netto gestionale e delle Altre attività nette.
- **Capitale immobilizzato netto:** è determinato quale somma delle voci Immobili, Impianti e macchinari, Investimenti immobiliari, Attività immateriali e Partecipazioni.
- **Altri fondi:** sono determinati quale somma delle voci TFR e altri benefici ai dipendenti, Fondo imposte, Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, Fondo per contenzioso nei confronti del personale e nei confronti dei terzi, Fondo per altri rischi minori e dalle Passività per imposte differite.
- **Capitale Investito Netto - CIN:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e delle Attività nette possedute per la vendita.
- **Posizione finanziaria netta - PFN:** rappresenta un indicatore della struttura finanziaria ed è determinato quale somma algebrica delle voci Prestiti obbligazionari, Finanziamenti da banche a lungo termine, e quote correnti a essi riferiti, Finanziamenti da banche a breve termine, Debiti verso altri finanziatori correnti e non correnti, Crediti finanziari verso il MEF per contributi quindicennali correnti, Disponibilità liquide e Attività finanziarie correnti e non correnti.
- **Mezzi Propri - MP:** è un indicatore di bilancio che è calcolato sommando algebricamente il Capitale sociale, le Riserve, gli Utili (perdite) portati a nuovo, i Derivati passivi finanziari non correnti e correnti e il Risultato dell'esercizio.
- **Ebitda margin:** è un indice percentuale di redditività. È determinato dal rapporto tra l'EBITDA e i Ricavi operativi.
- **Ebit margin – ROS (return on sales):** è un indice percentuale di redditività delle vendite. È determinato dal rapporto tra l'EBIT e i Ricavi operativi.
- **Grado di indebitamento finanziario (PFN/MP):** è un indicatore utilizzato per misurare l'indebitamento dell'azienda. È determinato dal rapporto tra la PFN e i Mezzi Propri.
- **ROE (return on equity):** è un indice percentuale di redditività del capitale proprio. È determinato dal rapporto tra il Risultato Netto (RN) e i Mezzi Propri Medi (tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio.

- **ROI (*return on investment*)**: è un indice percentuale di redditività del capitale investito attraverso la gestione tipica dell'azienda. È calcolato come il rapporto tra l'EBIT e il CIN medio (tra inizio e fine esercizio).
- **Rotazione del capitale investito – *Net Asset Turnover***: è un indicatore di efficienza, in quanto esprime la capacità del capitale investito di "trasformarsi" in ricavi di vendita. È determinato dal rapporto tra Ricavi operativi e CIN medio (tra inizio e fine esercizio).

TERMINI DI USO RICORRENTE

Di seguito il glossario dei termini delle attività operative di uso più ricorrente:

- **Contratti di servizio**: Contratto tra gli Enti pubblici e le società consortili per il quale vengono rimborsati gli oneri per i servizi di trasporto viaggiatori di carattere sociale.
- **TPL**: Servizi di Trasporto Pubblico Locale.
- **Treni km**: numero di eventi treno per i km di percorrenza (tkm). Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri percorsi da tutti i treni in dotazione in un determinato arco temporale.
- **Viaggiatori km**: numero di viaggiatori moltiplicato per i km (vkm). Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri effettivamente percorsi dalla totalità dei passeggeri di un servizio di trasporto in un determinato arco temporale.
- **Atto D'Obbligo**: Atti emessi dalla Regione Toscana, che ha adottato provvedimenti di emergenza, ai sensi dell'art. 5, comma 5 del Regolamento CE n. 1370/2007, efficaci per il corretto svolgimento dei servizi TPL. Tali Atti hanno cadenza mensile e/o bimestrale a copertura dell'esercizio 2020 e 2021.

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO

		2021	2020
ROE	RN/MP*	(11,51)%	(23,89)%
ROI	EBIT/CI*	3,52%	(2,80)%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	4,06%	(4,07)%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	12,81%	13,75%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	0,87	0,69
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	0,86	1,56

LEGENDA

CI*: Capitale investito netto medio (tra inizio e fine esercizio)

EBITDA: Margine operativo lordo

MP*: Mezzi propri medi (tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio

MP: Mezzi propri

RIC: Ricavi operativi

RN: Risultato netto

EBIT: Risultato operativo

PFN: Posizione finanziaria netta

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Governance societaria

Il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale della Società erano stati nominati dall'Assemblea del 9 maggio 2017 per tre esercizi fino all'approvazione del bilancio al 31.12.2019. Nel corso dell'Assemblea per l'approvazione del bilancio al 31.12.2019, tenutasi il 31 marzo 2020, considerata anche la situazione emergenziale dovuta ai rischi sanitari da Covid-19, il socio unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha deliberato di rinviare la nomina dell'Organo Amministrativo e dell'Organo di Controllo, al termine del processo decisionale relativo alla valutazione e selezione delle candidature. Gli Organi Sociali hanno continuato a svolgere "in continuità", con pienezza di poteri, per l'esercizio 2020 e 2021, le funzioni tipiche previste dalla Legge e dallo Statuto sociale, fino al momento in cui gli stessi Organi sociali sono stati ricostituiti, come previsto dall'art. 2385, comma 2 codice civile.

Il rinnovo dell'Organo Amministrativo e dell'Organo di Controllo della Società è avvenuto attraverso la nomina da parte dell'Assemblea dei Soci in data 10 dicembre 2021.

Direzione Regionale Toscana

Servizio TPL gomma

Atti D'obbligo sull'esercizio 2020 e 2021 per l'affidamento in concessione del servizio di TPL nel territorio regionale toscano.

Nel corso del 2020 e fino al 31 ottobre 2021 la Società ha svolto attraverso Società consortili la gestione di servizi TPL extraurbano in Toscana, ed in proprio attraverso la controllata Ataf Gestioni il servizio urbano di Firenze.

In pendenza procedura di gara a bacino unico regionale per l'affidamento del servizio di TPL in Toscana, che si riassume nella sezione seguente, alla fine del mese di dicembre 2019, la Regione Toscana ha adottato provvedimenti di emergenza, ai sensi dell'art. 5, comma 5 del Regolamento CE n. 1370/2007, emettendo Atti d'obbligo mensili/bimestrali per il corretto svolgimento dei servizi TPL, efficaci per l'esercizio 2020 e fino al 31 ottobre 2021.

Sviluppi 2021 della procedura di Gara per l'affidamento dei servizi TPL in Toscana

Come già illustrato in occasione della redazione delle Informativa finanziarie relative agli esercizi precedenti, alle quali si rinvia per maggiori dettagli, l'iter di gestazione e conduzione della gara e del successivo percorso giudiziale è stato particolarmente lungo e complesso di cui si riassumono di seguito gli aspetti salienti.

Con ricorso, presentato in data 15 aprile 2016, la società consortile MOBIT S.c. ar l. (che riunisce oltre a Busitalia Sita Nord altri operatori di TPL del territorio toscano), ha impugnato presso il TAR Toscana il provvedimento con il quale la Regione ha disposto l'aggiudicazione definitiva della gara a favore dell'unico altro partecipante, la società Autolinee Toscane S.p.A. (di seguito AT). La gara concerneva l'affidamento in lotto unico del servizio di trasporto pubblico locale, per una durata di anni 9, prorogabile di ulteriori due anni, del valore complessivo di circa 4 miliardi di euro. AT, costituitasi a sua volta in giudizio, ha proposto ricorso incidentale per ottenere l'esclusione dalla gara del consorzio MOBIT. Con sentenza n. 1548/2016 del 28 ottobre 2016, il TAR Toscana, accogliendo i due ricorsi, ha annullato l'atto di aggiudicazione della gara

ed ha decretato che entrambi i ricorrenti non hanno presentato offerte rispondenti alle prescrizioni delle Linee guida predisposte dalla Regione per l'elaborazione del piano economico finanziario. Avverso la sentenza n. 1548/2016 Mobit, AT e la Regione hanno proposto appello al Consiglio di Stato. Nel corso del giudizio, il Consiglio di Stato, con ordinanza del 6 aprile 2017, ha disposto la rimessione alla Corte di Giustizia UE di alcune questioni pregiudiziali riguardanti l'interpretazione di alcune disposizioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007, in quanto rilevanti ai fini della causa.

Immediatamente dopo la notifica dei ricorsi in appello contro la sentenza del TAR, la Regione Toscana, nel dicembre 2016, aveva riaperto la gara invitando i due concorrenti a produrre un nuovo PEF a corredo delle offerte già presentate.

Tale provvedimento è stato impugnato da Mobit presso il TAR Toscana che, con sentenza del 14 giugno 2017, ha respinto il ricorso. La sentenza è stata impugnata al Consiglio di Stato.

Con sentenza n. 8411 dell'11 dicembre 2020 il Consiglio di Stato ha respinto gli appelli presentati da Mobit avverso le due sentenze del TAR Toscana del 28 ottobre 2016 e del 14 giugno 2017.

Nelle more dei giudizi sopra indicati, la Regione Toscana nel corso del 2019 ha disposto una nuova aggiudicazione definitiva in favore di AT. Anche tale provvedimento è stato impugnato da Mobit dinanzi al TAR Toscana che con sentenza n. 344/2020 del 19 marzo 2020 ha respinto il ricorso. La sentenza del TAR è stata impugnata da Mobit presso il Consiglio di Stato che, con sentenza del n. 47719/2021, del 21 giugno 2021, ha respinto l'appello confermando l'aggiudicazione in favore di AT. Avverso tale sentenza Mobit ha proposto ricorso per revocazione ex art. 106 c.p.a. e ricorso per Cassazione ex art. 111 Cost., 110 c.p.a. e 362 c.p.c.

A partire dal 1^ novembre 2021, Autolinee Toscane è quindi subentrata nel servizio previa acquisizione del personale e degli asset rientranti tra i beni essenziali degli operatori uscenti, tra i quali Busitalia Sita Nord, Ataf Gestioni S.r.l. oltre che le sue società consortili controllate da queste.

Di seguito si riporta il prospetto di riepilogo dei valori di cessione:

valori in migliaia di euro	Valore netto contabile al 31.10.2021
Immobilizzazioni strumentali e Rimanenze di magazzino	18.968
Gasolio	144
Personale	-3.313
Totale	15.799

Valore di cessione	23.742
---------------------------	---------------

Direzione Regionale Umbria

Segmento TPL Gomma

La Regione Umbria ha emanato la Delibera della Giunta Regionale n. 709 del 25 giugno 2019 avente ad oggetto "Emanazione del bando di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico su gomma e la quale. Azioni propedeutiche", rinviando a successivi atti ulteriori determinazioni. La delibera si accompagna alla comunicazione di pre-informativa prevista dalla norma comunitaria, limitandosi ad individuare criteri di massima nonché gli importi complessivi dei corrispettivi che saranno relativi ai servizi che verranno posti a gara.

Con successiva Delibera della Giunta Regionale n. 203 del 25 marzo 2020 la Regione ha dato mandato all'Agenzia della Mobilità (Umbria TPL Mobilità S.p.A.) per la predisposizione della documentazione prodromica all'esperimento della gara ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Regionale e Locale. Non ci sono aggiornamenti ad oggi.

È ragionevole quindi ritenere, in ragione dello stato attuale della situazione che, per i prossimi 12 mesi, la Società proseguirà l'esercizio in forza di atti d'obbligo imposti dalla Regione Umbria e sulla base di quanto disposto dalla Legge Regionale n. 5 dell'11 aprile 2016 che all'art 6 comma 1bis in materia di TPL prevede che: *"L'imposizione dell'obbligo di continuità del servizio pubblico agli operatori economici titolari dei contratti prorogati di cui al comma 1, da parte degli enti affidatari dei servizi, permane fino alla conclusione dell'iter aggiudicativo dei servizi stessi assegnati con gara ad evidenza pubblica"*.

Segmento Ferro

L'ente affidante Regione dell'Umbria ha esercitato nell'anno 2020 l'opzione di proroga annuale dell'affidamento prevista in seno al Contratto di Servizio fra Busitalia Sita Nord e Regione Umbria per l'affidamento dei servizi a carattere regionale, il cui contratto aveva validità per il periodo 2015-2019. Si segnala, inoltre, che la Regione Umbria ha disposto con Deliberazione del 16/12/2021 n. 1302 una proroga del Contratto di Servizio in essere sulla base all'articolo 5, paragrafo 5 del Regolamento (CE) N°1370/2007 fino al 31 marzo 2022, nelle more della presentazione del Piano Economico e Finanziario da parte di Busitalia Sita Nord, indispensabile per il perfezionamento di tutti gli atti prodromici all'affidamento per l'anno 2022.

Si segnala infine che nell'anno 2020 è stata presentata l'istanza per il rinnovo quinquennale del Certificato di Sicurezza Unico, sulla base del D. Lgs. 50/2019, necessario alla continuità dell'Impresa Ferroviaria, adeguando il relativo Sistema di Gestione della Sicurezza ai requisiti del Reg (UE) 762/2018: il Certificato di Sicurezza Unico è stato rilasciato da ANSFISA il 13 gennaio 2021 con validità quinquennale.

RISORSE UMANE

L'evoluzione dell'organico intervenuta nel corso dell'esercizio 2021, confrontata al 2020, è rappresentata nella seguente tabella:

DIPENDENTI AL 31.12.2020	1.746
Entrate	43
Uscite	624
DIPENDENTI AL 31.12.2021	1.165
CONSISTENZA MEDIA 2020	1.781,75
CONSISTENZA MEDIA 2021	1.626,50

Il personale di Busitalia Sita Nord operante in Toscana, al 31 dicembre 2021 ha visto una forte riduzione rispetto all'anno precedente collegata al subentro del nuovo gestore dei servizi di TPL in Toscana (Autolinee Toscane S.p.A.), a seguito della definizione del contenzioso per l'assegnazione della gara.

Il personale di Busitalia Sita Nord operante in Umbria ha visto un numero di uscite nel 2021 pari a circa il 4,5% di cui circa il 64% è da ricondursi a dimissioni a seguito del raggiungimento dei requisiti pensionistici. Il 90% del personale cessato è costituito da uomini.

A partire dal mese di settembre 2021 si è ricorso al lavoro somministrato con l'attivazione di n. 17 contratti per il profilo professionale di operatore di esercizio, l'utilizzo di lavoratori somministrati è stato attuato in attesa della ridefinizione dei livelli di servizio in corso di valutazione da parte degli Enti affidatari che dovrebbe concretizzarsi in occasione dell'avvio del servizio estivo per l'anno 2022.

In relazione al perdurare dello stato di pandemia a livello nazionale, è stato prorogato lo *smart working* emergenziale con effettuazione delle relative comunicazioni di lavoro agile con procedura semplificata telematica sul portale reso disponibile dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

Azioni gestionali e amministrative del personale

Dopo l'avvio della campagna vaccinale e l'introduzione del green pass, la società ha emanato un Protocollo per la verifica della Certificazione Verde nei luoghi di lavoro, conformemente alle disposizioni contenute nel Decreto Legge 21 settembre 2021, n. 127 e nel Decreto Legge 8 ottobre 2021, n. 139, definendo il modello organizzativo e le regole per la verifica del possesso della certificazione verde tra il proprio personale, nonché in capo a tutti i soggetti che svolgono, a qualsiasi titolo, la propria attività lavorativa o di formazione anche sulla base di contratti esterni, all'interno dei luoghi di lavoro aziendali. Per la verifica del possesso del Green Pass sono stati incaricati 63 lavoratori.

L'esecuzione del contratto, sottoscritto in data 10 agosto 2020 tra AT e la Regione Toscana per l'affidamento in concessione di servizi di trasporto pubblico locale nell'ambito territoriale ottimale della Regione Toscana, ha avuto decorrenza il 1° novembre 2021 con contestuale trasferimento di quasi tutti i lavoratori senza soluzione di continuità e appartenenti al perimetro regionale. Conseguentemente, Busitalia Sita Nord ha dato attuazione a tutte le operazioni gestionali ed amministrative, in osservanza degli atti contrattuali.

Ad ottobre 2021, 58 risorse Busitalia Sita Nord, destinate a passare ad Autolinee Toscane, hanno espressamente manifestato la volontà di rimanere alle dipendenze di Busitalia Sita Nord o in altre Società del Gruppo, rinunciando al trasferimento presso il nuovo Gestore. La permanenza alle dipendenze di Busitalia Sita Nord è stata formalizzata presso l'Ispettorato Territoriale del Lavoro di Firenze. L'elenco delle risorse rimaste in Busitalia Sita Nord (o transitate ad altre società del Gruppo) è stato comunicato ad Autolinee Toscane e alla Regione Toscana.

In Umbria, sono proseguiti i distacchi di personale operatore della manutenzione presso SAVIT S.r.l. per n. 20 dipendenti.

Formazione

La formazione è da sempre una leva strategica nella gestione delle risorse sia di Busitalia Sita Nord sia delle sue controllate; tuttavia, anche il 2021, ha registrato dei rallentamenti dovuti alla situazione pandemica in corso.

Durante il 2021 sono proseguiti i percorsi formativi di Gruppo FS - cui Busitalia Sita Nord da anni aderisce - in modalità di Formazione a Distanza tramite l'uso della Piattaforma Teams (percorsi c.d. di *induction* per il personale neolaureato ed esperto inserito nei suddetti percorsi, Leadership Foundation Leadership Program per i relativi target di personale ecc.).

Il personale di Busitalia Sita Nord ha partecipato a specifiche iniziative ad hoc messe a punto da FS per le singole famiglie professionali e/o per colleghi le cui attività impattano sui processi di riferimento, su temi di natura tecnico specialistica, a titolo esemplificativo e non esaustivo: Internal Audit; Sustainable Procurement; Data Manager; ESGeo; Procedimento disciplinare Autoferrotranvieri; Safety Day etc.

La formazione in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro è stata fatta in osservanza di quanto previsto dal D. Lgs. 81/2008 e dall'Accordo Stato Regioni. In materia ambientale è stato erogato un corso in materia di sicurezza trasporti merci pericolose in modalità on-line, un aggiornamento sulla gestione degli sversamenti e corsi on-line inerenti l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile.

Selezione, Sviluppo ed Organizzazione

L'anno 2021 ha registrato un rallentamento nei processi di reclutamento e selezione in considerazione sia degli aspetti pandemici sia degli aspetti legati ai temi della Gara TPL Toscana; si è ad ogni buon conto proseguito con l'immissione di personale laureato, con percorsi accademici e professionali diversi, al fine di rafforzare quei percorsi di innesto di nuove professionalità/competenze/esperienze e anche al fine di consentire quel *change mindset* necessario alla promozione del cambiamento.

Con la definizione del contenzioso della Gara Toscana e il subentro, di Autolinee Toscane, si è proceduto nel mese di novembre 2021 a formalizzare il nuovo modello organizzativo, che ha in buona parte ridefinito l'assetto delle strutture di linee e di staff garantendo al contempo la continuità aziendale. Gli ulteriori interventi di aggiornamento ed ottimizzazione proseguiranno nel corso del 2022.

Sempre nell'anno 2021 la Società ha proseguito nell'attività programmatica di ricezione delle Disposizioni di Gruppo e di aggiornamento del sistema normativo organizzativo con l'emanazione di circa dieci tra Comunicazioni Organizzative e Comunicazione Organizzative Intersocietarie, dando priorità ai processi sensibili ai sensi del Modello 231 e *dell'Anti Bribery & Corruption*.

Relazioni sindacali

Si premette che nel corso del 2021 sono proseguite le trattative per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri ed Internavigatori scaduto il 31.12.2017.

A fronte di tale trattativa in data 17/6/2021 è stato sottoscritto un verbale d'accordo del tra ASSTRA, ANAV, AGENS e FILT-CIGL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, FAISA-CISAL e UGL-FNA che ha stabilito per il personale in forza a tempo indeterminato, a copertura del periodo 2018 - 2020, il riconoscimento di una somma Una Tantum (Vacatio Contrattuale).

Le trattative per il rinnovo contrattuale sono tutt'ora in corso.

Nel corso dell'anno ci sono stati sistematici incontri con le Organizzazioni Sindacali Nazionali nel corso dei quali l'Azienda ha rappresentato gli andamenti economici e i risultati conseguiti, gli investimenti effettuati, le misure di sicurezza adottate a tutela dei lavoratori, con particolare riferimento alle misure anti Covid-19 e relativi adempimenti, via via previsti dalla normativa di riferimento, la formazione obbligatoria attuata.

Nel corso del 2021 è stata fornita alla RSU Aziendale e alle OOSS Regionali una costante informativa relativo alla definizione del contenzioso e della Gara Toscana, fino al passaggio del personale al gestore subentrante, nonché sulle modalità di formalizzazione della permanenza nei ruoli di Busitalia Sita Nord per il personale che ne ha fatto richiesta.

Delle attività negoziali svolte e dei relativi accordi sottoscritti nel corso del 2021 è stata data costante informativa alle OO.SS. ORSA Trasporti e UGL FNA, che sono riconosciute in azienda ma non sono firmatarie rispettivamente del CCNL Autoferrotranvieri e del Contratto collettivo aziendale Busitalia Sita Nord.

Nel corso dell'anno 2021 si sono registrate n. 1 attivazione di procedure di raffreddamento da parte delle sigle firmatarie del CCA sospese con accordo tra le parti ed ancora in corso e n. 4 attivazioni di procedure di raffreddamento da parte delle sigle non firmatarie del CCA, che, unitamente ai relativi rinnovi, hanno portato a n. 7 azioni di sciopero.

Welfare e Fondo TPL

Busitalia Sita Nord e le sue società controllate in linea con l'intero Gruppo FS riconosce il welfare aziendale quale strumento capace di migliorare il benessere e la motivazione dei lavoratori nonché facilitare la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

In conformità con tale politica aziendale e in continuità con gli anni passati, Busitalia Sita Nord con le sue società controllate utilizza la piattaforma Welfare sviluppata dall'attuale provider Double-You. La piattaforma, è lo strumento per utilizzare il Premio di Risultato destinato dal dipendente al welfare, anche per accedere alle ulteriori nuove misure di welfare (es. voucher e buoni acquisto), nonché alle convenzioni e sconti esclusivi per i dipendenti del Gruppo FS.

Inoltre, a partire dal 1° luglio 2021, è attivo un nuovo Piano di Assistenza Sanitaria Integrativa gestito da CASSA PreviMed che prevede nuovi pacchetti aggiuntivi, più vantaggiosi e con maggiori prestazioni. Oltre al Pacchetto Standard, è prevista per i dipendenti, a fronte di un ulteriore contributo a loro carico, la possibilità di acquistare i Pacchetti Aggiuntivi Premium, Executive ed Estensione al nucleo familiare.

Il Fondo sanitario TPL Salute, in adempimento a quanto previsto dell'art. 38, lett. B), dell'Accordo Nazionale del 28 novembre 2015 di rinnovo del CCNL autoferrotranvieri – internavigatori, ha iniziato a fornire ai propri iscritti le prestazioni sanitarie previste, nell'annualità 2021. I lavoratori aventi diritto anche se registrati al Fondo non hanno beneficiato di tali prestazioni perché la società ha presentato dichiarazione di sospensiva alla fruizione delle prestazioni erogate dal Fondo per un periodo di 20 mesi (con scadenza nel giugno 2022), considerato che la società aderisce ad altra forma di assistenza sanitaria integrativa tramite Cassa PreviMed già Cassa RBM.

AMBIENTE

Per Busitalia Sita Nord assume molta rilevanza il ruolo del trasporto pubblico nella transizione verso un futuro più sostenibile ed ha formalizzato nel 2021, con l'emissione della Politica di Sostenibilità, il proprio impegno nel fornire un contributo agli obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs - Agenda 2030) definendo gli indirizzi e le azioni conseguenti.

In accordo con gli impegni assunti, sono state attuate nell'anno 2021 varie attività finalizzate anche al miglioramento delle performance ambientali.

Si rileva, in particolare, l'acquisizione di numerosi nuovi autobus Euro 6 dotati di tecnologie costruttive e di dispositivi in grado di garantire bassi consumi. Tali autobus, in parte già immessi nel corso dell'anno nel parco mezzi, andranno a sostituire progressivamente veicoli di vecchia generazione determinando, oltre alla riduzione dei consumi, un sostanziale abbattimento dei livelli di emissioni in atmosfera e garantendo, inoltre, un viaggio sempre più sicuro per i conducenti e i passeggeri trasportati grazie agli elevati standard di sicurezza attiva e passiva.

L'agire sostenibile di Busitalia Sita Nord si è concretizzato anche mediante la promozione di un utilizzo sempre più efficiente delle risorse energetiche e idriche, attraverso l'approvvigionamento dell'energia elettrica da fonte rinnovabile certificata e l'attivazione di un processo di *revamping* per l'ammodernamento di alcuni sistemi di depurazione esistenti.

Inoltre, al fine di consentire una più efficace gestione dei rifiuti, sono state aggiornate le procedure operative di riferimento coerentemente con le recenti disposizioni legislative, in relazione, principalmente, alle nuove attività di identificazione, registrazione e smaltimento.

Si segnala, infine, che nel corso del 2021, nell'ambito del Sistema di Gestione Integrato aziendale, sono state effettuate le attività di rinnovo delle Certificazioni UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015, UNI ISO 45001:2018 e UNI EN 13816:2002, tutte con esito positivo.

Sostenibilità

Per la definizione concreta della Politica di Sostenibilità, Busitalia Sita Nord - in collaborazione con la Capogruppo FS - ha messo in atto un'attività di dialogo strategico con i principali stakeholder interni ed esterni, che ha consentito di predisporre, ad inizio 2021, la c.d. Matrice di Materialità, strumento che consente di ordinare i temi che rappresentano le priorità strategiche per l'azienda ed influenzano gli interessi e le aspettative degli stakeholder.

Nel contesto dei progetti promossi da FS, Busitalia Sita Nord è parte attiva del progetto pilota "Sustainable procurement" che prevede di introdurre criteri di sostenibilità ambientale e sociale nella valutazione dei fornitori in tutte le fasi della vita dei contratti. La fase preparatoria del progetto pilota ha preso avvio a metà 2021 e nel corso del 2022 troverà i primi riscontri, nell'ambito di un'evoluzione prevista nel lungo periodo.

L'attenzione al territorio, da parte di Busitalia, ha visto gli *stakeholder* istituzionali locali come interlocutore principale in occasione di questi interventi. In linea con l'approccio del Gruppo FS, Busitalia ha condotto, valutazioni di sostenibilità della composizione del parco veicoli sia in occasioni di gare, di progetti innovativi, sia nella fase di gestione, proponendo piani *green* di rinnovo del parco.

Busitalia Sita Nord, tutti gli anni, contribuisce alla definizione del Rapporto di Sostenibilità di Gruppo, comunicando con trasparenza il proprio agire sostenibile. Nel Rapporto 2021, è stata prevista una informativa aggiuntiva sulle iniziative intraprese dal Gruppo FS per la sicurezza degli utenti e la prevenzione dal contagio da Covid-19.

Busitalia Sita Nord ha, inoltre, ha preso parte alla dichiarazione del Gruppo FS per il *Carbon Disclosure Project 2020*, una delle più accreditate organizzazioni internazionali no-profit che valuta le aziende in merito alle performance ambientali.

Nell'ottica di una rendicontazione sempre più dettagliata, per il 2021, Busitalia Sita Nord ha poi svolto le attività propedeutiche alla classificazione dell'eco-sostenibilità delle attività economiche, in applicazione del Regolamento Europeo Reg. (EU) 2020/852 e atti delegati.

Busitalia Sita Nord, infine, si è impegnata nella formazione sui temi dello sviluppo sostenibile e nella divulgazione delle proprie iniziative e dei risultati conseguiti. In collaborazione con la Capogruppo FS e soggetti esterni specializzati, è stato avviato un percorso formativo di sensibilizzazione del personale sull'Agenda 2030 e sulle implicazioni dirette a livello aziendale.

Una sezione istituzionale del sito aziendale è stata dedicata agli impegni e alle scelte di Busitalia Sita Nord verso uno sviluppo sostenibile. La nuova sezione, oltre a mettere a disposizione dati e informazioni sulle attività, presenta in modo sintetico le informazioni su Agenda 2030, gli obiettivi del Gruppo FS e gli impegni della Politica di Sostenibilità.

CLIENTI

L'anno 2021 è stato fortemente condizionato dall'emergenza pandemica: per il secondo anno consecutivo si è registrato un consistente calo della domanda di mobilità nel TPL rispetto al periodo pre-covid anche per effetto delle ridotte esigenze di mobilità a causa del perdurare dello *smart working*, della Didattica A Distanza e delle minori occasioni di interazione sociale. Inoltre, nel corso dell'anno sono intervenuti diversi provvedimenti normativi volti a contenere l'emergenza pandemica che hanno determinato continui aggiornamenti nelle norme di utilizzo dei servizi di trasporto pubblico locale nonché rimodulazioni dell'offerta di trasporto per rispondere, anche in presenza di norme di contingentamento nell'utilizzo dei mezzi, alle mutate e mutevoli esigenze della domanda con flessibilità e tempestività.

In questo contesto, le attività verso i clienti sono state orientate in due direzioni: da un lato la campagna continuativa trasversale a tutti i territori serviti direttamente o attraverso le società controllate per informare, aggiornare e sensibilizzare i viaggiatori sulle nuove norme di utilizzo dei servizi e sulle modifiche all'offerta di trasporto e dall'altro le iniziative a sostegno della domanda di trasporto e della ripartenza che sono state sviluppate secondo logiche differenziate nei vari territori serviti e/o aziende Controllate.

La campagna di informazione e sensibilizzazione sulle nuove norme di fruizione dei servizi per il contenimento del contagio Covid-19 si è sviluppata seguendo le fasi evolutive della pandemia ed ha comportato necessari aggiornamenti in funzione delle modifiche del quadro normativo e dell'offerta: sugli autobus, alle fermate, presso le biglietterie aziendali e sul sito Busitalia Sita Nord sono state diffuse le norme aggiornate per l'uso sicuro dei servizi anche attraverso la diffusione di video tutorial.

Le rimodulazioni dell'offerta sono state prevalentemente veicolate attraverso il sito aziendale www.fsbusitalia.it che si è confermato essere il canale privilegiato di contatto, registrando anche in un anno molto critico come il 2021, una crescita molto importante con un aumento delle visite su base annua del 85%.

Le attività volte a sostenere la domanda sono state articolate nel corso dell'anno in funzione della stagionalità e dei target ed hanno avuto come filo conduttore la sostenibilità e la sicurezza del viaggio.

Verso gli studenti sono state condotte due campagne specifiche: la prima in occasione della ripartenza della didattica in presenza dopo le vacanze di Natale accompagnata da un potenziamento consistente dell'offerta di trasporto e la seconda in occasione della ripresa dell'anno scolastico ed accademico 2021-22 abbinata anche al potenziamento dei servizi di *front office* commerciali per agevolare l'acquisto degli abbonamenti fruendo dei voucher Covid-19 emessi in occasione del primo *lockdown* e/o delle agevolazioni tariffarie promosse in collaborazione con gli enti di governo locale (es. sconto Euro 100 abbonamenti annuali Terni e Narni, agevolazioni universitari).

Sempre nell'ambito delle iniziative a sostegno della domanda di trasporto, in Umbria sono state avviate e promosse iniziative sperimentali. A gennaio è stata lanciata la App SALGO che consente di prenotare il posto su 4 linee extraurbane e di acquistare il biglietto digitale sulle linee prenotabili e su altri servizi TPL urbani ed extraurbani. A dicembre 2021 è stata avviato a Terni il servizio BUSTER, un servizio sperimentale a chiamata che potenzia il trasporto di linea Busitalia Sita Nord, pensato per muoversi all'interno della zona di Salvaguardia Ambientale di Terni non accessibile al traffico privato.

Nel corso dell'anno è stato crescente l'impegno finalizzato alla valorizzazione turistica del territorio anche attraverso la presentazione dei servizi Busitalia Sita Nord in un'ottica integrata. In questo ambito si segnala, oltre al servizio navigazione lago Trasimeno, il potenziamento dell'offerta integrata con Trenitalia: accanto all'Assisi Link si è aggiunto il Marmore Link ed il Piediluco Link, nuove soluzioni intermodali proposte da Busitalia Sita Nord e Trenitalia, che consentono di raggiungere mete turistiche con un biglietto combinato "treno + bus" acquistabile in un'unica soluzione presso tutti i canali di vendita Trenitalia.

Nel periodo estivo ed in occasione delle festività natalizie sono state sviluppate e pubblicate sul portale Busitalia nuove idee di viaggio ispirate al turismo paesaggistico, storico, culturale e natalizio valorizzando anche eventi territoriali.

Nell'anno si sono concretizzati nuovi accordi di co-marketing commerciale, finalizzati alla promozione del trasporto pubblico locale e alla creazione di valore aggiunto per la clientela attraverso l'applicazione di sconti/agevolazioni e/o l'organizzazione di iniziative straordinarie riservate ai clienti Busitalia Sita Nord.

Nell'ambito dei rapporti con la clientela sono state effettuate indagini di *customer satisfaction* in due periodi dell'anno coinvolgendo un totale di numero 5.833 (nota ¹) persone. Nonostante il mutato contesto ed il cambiamento degli stili di vita e delle abitudini determinato dall'emergenza sanitaria, il livello di soddisfazione complessivo si è attestato sui valori ante Covid-19; la percentuale dei viaggiatori soddisfatti si è attestata al 90,3% e al 88,8%, rispettivamente nei servizi urbani ed extraurbani.

Sempre nell'ambito dei rapporti con la clientela si segnala a fine anno la revisione del processo di gestione dei reclami e delle segnalazioni della clientela anche in recepimento della Delibera 28/2021 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

¹ Indagini di Customer Satisfaction: nelle due indagini è stato coinvolto un campione composto da n. 3.191 utilizzatori dei servizi urbani e n. 2.642 utilizzatori dei servizi extraurbani.

QUADRO MACROECONOMICO

L'economia mondiale, colpita dalla recessione da COVID-19, la peggiore dai tempi della Seconda Guerra Mondiale, ha chiuso il 2021 da un lato con un atteso e forte rimbalzo, dall'altro con un insidioso fattore di incertezza, determinato dalla ripresa dell'inflazione e dal perdurare dell'emergenza sanitaria e, in ultimo, dalle tensioni geopolitiche dovute alla crisi diplomatica e militare fra la Federazione Russa e l'Ucraina.

A livello mondiale l'attività economica ha continuato a espandersi, sebbene con un ritmo meno accentuato nell'ultima parte dell'anno, soprattutto per le persistenti strozzature dal lato dell'offerta. L'intensità della ripresa ha assunto inoltre un andamento non omogeneo tra le diverse aree geografiche, principalmente a fronte del diverso andamento delle campagne di vaccinazione.

Queste ultime hanno rappresentato un elemento cruciale per superare la fase più acuta della crisi, ma mentre nei paesi avanzati l'immunizzazione ha proceduto a un ritmo sostenuto, anche con la somministrazione della terza dose, la gran parte dei Paesi in via di sviluppo sconta una scarsa disponibilità di vaccini.

Nell'ultimo scorcio del 2021 si è inoltre assistito a una recrudescenza della pandemia, dovuta all'emergere della nuova e più contagiosa variante Omicron, a seguito della quale in alcuni Paesi sono state reintrodotte limitazioni penalizzanti per l'economia, come in Austria e Paesi Bassi, dove, per fronteggiare la rapida crescita dei contagi, sono stati attuati *lockdown* completi.

Una conseguenza diretta delle misure di restrizione, in presenza di una domanda di beni in crescita, è stato il *mismatch* tra offerta e domanda, che ha provocato un aumento del livello dei prezzi. I rialzi nei prezzi di beni alimentari ed energetici, in particolare gas ed energia elettrica, e la scarsità di alcuni beni intermedi, come i semiconduttori, hanno gravato sui costi di produzione, rendendo sempre più difficile contenere il trasferimento del rincaro sui prezzi dei prodotti finali. L'inflazione superiore alle attese ha già innescato una fase di rialzo dei tassi in alcuni Paesi emergenti e configura nel 2022 un tema di riduzione del supporto della politica monetaria, in particolare negli Stati Uniti e nell'Unione Europea.

Secondo le ultime stime di Prometeia, di dicembre 2021, la crescita del PIL mondiale per l'anno 2021 si è attestata al 5,8%, con un'evidenza maggiore per le economie emergenti rispetto ai paesi industrializzati.

Il commercio internazionale, malgrado il rallentamento avvenuto negli ultimi mesi a causa delle difficoltà negli approvvigionamenti, ha mostrato una crescita degli scambi con un incremento medio annuo dell'8,6% rispetto al 2020.

Il repentino incremento della domanda, unitamente alle criticità nella logistica internazionale e i vincoli dell'offerta, ha inciso in modo significativo sulle quotazioni delle materie prime. I corsi petroliferi sono saliti ben al di sopra dei livelli precedenti la pandemia, sospinti dalla ripresa globale e dal ricorso al petrolio in sostituzione del gas, dovuto al costo elevato di quest'ultimo. Il petrolio Brent, che a inizio anno quotava poco meno di 52 dollari per barile, nella parte finale di novembre aveva raggiunto valori prossimi agli 83 dollari per barile, per poi chiudere il 2021 su un valore di circa 71 dollari per barile.

Dati economici mondiali	2021	2020
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Mondo	5,8	(3,2)
Paesi avanzati	4,9	(4,6)
USA	5,6	(3,4)
Giappone	1,5	(4,8)
Area Euro	5,2	(6,5)
Paesi emergenti	6,2	(2,3)
Cina	8,1	2,1
India	8,6	(6,6)
America Latina	4,1	(7,1)
Commercio mondiale	8,6	(5,2)
Petrolio (\$ per barile)		
Brent	70,9	43,3

Fonte dati: Prometeia dicembre 2021

Negli Stati Uniti la ripresa economica si è andata via via moderando nel corso del 2021, in un contesto caratterizzato da vincoli lungo le catene di approvvigionamento e da un'impennata dei contagi riconducibili alla variante Delta del Coronavirus SARS-CoV-2. I casi di COVID-19 sono aumentati all'inizio del terzo trimestre, determinando un calo nella fiducia dei consumatori e una riduzione dei consumi privati. Inoltre, con i sussidi di disoccupazione che sono tornati ai livelli precedenti la pandemia, nel secondo semestre del 2021 il reddito disponibile delle famiglie è diminuito in termini reali. A fronte di inflazione crescente (nota ²) e bassi tassi di disoccupazione, la Fed ha imboccato la strada della restrizione, accelerando il ritmo di riduzione degli acquisti straordinari di titoli e suggerendo aumenti dei tassi di interesse di policy nel corso del 2022. A fine anno la crescita del PIL è stata pari al 5,6%.

In Giappone i segnali di ripresa dell'economia si sono manifestati verso la fine dell'anno, poiché nella prima parte si sono verificate difficoltà negli approvvigionamenti e nel trasporto marittimo in particolare. L'impennata dei nuovi contagi all'inizio dell'estate e l'ulteriore estensione dello stato di emergenza hanno inciso negativamente sulla mobilità e sui consumi. Dal mese di settembre, a seguito di una costante diminuzione del numero dei casi, i consumi hanno registrato una certa ripresa e nell'ultimo scorcio dell'anno l'economia si è avvicinata a una ripresa più generalizzata, grazie anche al sostegno assicurato da misure di politica fiscale accomodanti. La crescita del PIL nel corso dei dodici mesi si è attestata all'1,5%.

In Cina, dopo il forte rimbalzo del primo semestre 2021, l'economia ha visto un rallentamento nella seconda parte dell'anno, con una ripresa delle infezioni da COVID-19, cui le autorità hanno fornito una risposta estremamente decisa, influenzando sulla mobilità e la fiducia delle famiglie. Sul lato della produzione, alle problematiche nelle catene produttive si è aggiunta una forte stretta governativa sui consumi energetici, che ha bloccato l'attività di alcuni siti produttivi, portando anche a temporanee chiusure. Ulteriore elemento di debolezza è stato rappresentato dal rallentamento del settore immobiliare, che

² L'indice dei prezzi al consumo statunitense (CPI, Consumer Price Index) nei dati destagionalizzati ha raggiunto a novembre 2021 un picco pari al 6,9%, che non si sperimentava dall'inizio degli anni '80.

ha sofferto peggiori condizioni di accesso al credito. In tale contesto le esportazioni sono rimaste il maggiore elemento di traino dell'economia, con una crescita prossima alla doppia cifra nella seconda parte dell'anno. La crescita del PIL su base annua è stata dell'8,1%, confermando il ruolo di primissimo piano della Cina nell'economia mondiale.

Nei principali Paesi dell'area Euro, il rimbalzo del PIL è stato consistente nel secondo trimestre e l'attività economica ha mantenuto un ritmo di espansione piuttosto sostenuto anche nei mesi estivi, grazie all'effetto traino del turismo e della domanda interna, rappresentata in particolare dalla spesa per servizi. La ripresa dei consumi privati è stata legata agli elevati tassi di vaccinazione, alla riduzione dei timori di contagio e all'allentamento delle restrizioni legate alla pandemia, traendo sostegno anche dal calo del tasso di risparmio. La crescita trainata dai servizi ha più che compensato il freno all'attività industriale, rappresentato dalle strozzature dell'offerta. La nuova intensificazione della pandemia di COVID-19 ha determinato un inasprimento delle restrizioni dagli inizi del quarto trimestre del 2021 e una riduzione della mobilità negli ultimi mesi, causando una considerevole moderazione della crescita economica al volgere dell'anno.

Nel confronto europeo l'Italia e la Francia hanno mostrato un'espansione del PIL superiore alla media, rispettivamente pari al 6,5% e al 6,7%. La crescita del PIL spagnolo è stata pari al 4,3%, mentre la Germania, nel corso dei dodici mesi del 2021, ha visto una crescita più contenuta, pari al 2,8%.

L'inflazione nell'Area Euro è stata pari al 2,5%, in crescita significativa rispetto al 2020.

Dati economici Area Euro	2021	2020
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	5,2	(6,5)
Germania	2,8	(4,9)
Francia	6,7	(8,0)
Italia	6,5*	(9,0)
Spagna	4,3	(10,8)
Inflazione (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	2,5	0,3
Germania	3,1	0,4
Francia	2,1	0,5
Italia	1,9*	(0,2)*
Spagna	2,9	(0,3)

Fonte dati: Prometeia dicembre 2021

*Fonte ISTAT, Gennaio 2022

In Italia la crescita congiunturale del PIL è stata particolarmente sostenuta nel corso del secondo e del terzo trimestre del 2021, con una variazione rispettivamente pari al 2,7% e al 2,6%. Tale dinamica, che ha consentito di recuperare ulteriormente la flessione del primo semestre del 2020, è stata la sintesi del robusto contributo positivo della domanda interna e di quello meno intenso della componente estera, a fronte di un contributo nullo delle scorte. A rilanciare la domanda interna sono stati la ripresa dei consumi delle famiglie e gli investimenti strumentali, mentre la dinamica della componente estera è derivata dall'ottimo andamento delle esportazioni di servizi.

Dal lato dell'offerta hanno registrato ottime performance il settore delle costruzioni e il comparto manifatturiero, che ha recuperato e poi superato i livelli di produzione precedenti la pandemia, nonostante le difficoltà globali legate alle carenze di componenti e agli aumenti di prezzo degli input intermedi. Con riferimento al settore dei mezzi di trasporto, è possibile

osservare che la difficoltà di approvvigionamento di semilavorati - in particolare chip - ha penalizzato in misura minore l'Italia, più orientata alla produzione di ricambi, rispetto ad altri Paesi, come la Germania, relativamente specializzati in auto di fascia alta.

Dati economici Italia	2021			
	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
PIL (variazioni % su trimestre precedente)	0,3	2,7	2,6	0,6
Domanda interna	1,1	2,4	2,2	0,7
Spesa delle famiglie e ISP*	(1,1)	5,0	3,0	0,6
Spesa delle AP **	(0,5)	(0,7)	0,1	0,7
Investimenti fissi lordi	4,2	2,4	1,6	0,7
Costruzioni	6,0	3,5	0,3	1,4
Altri beni di investimento	2,6	1,4	2,8	0,7
Importazioni di beni e servizi	3,3	2,5	2,1	1,6
Esportazioni di beni e servizi	0,5	3,4	3,4	0,6

Fonte dati: Prometeia dicembre 2021

Fonte ISTAT gennaio 2022

* ISP: Istituzioni Sociali Private

** AP: Amministrazioni Pubbliche

Nel quarto trimestre la forte risalita dei contagi, la scarsità delle commodity e gli elevati prezzi dell'energia hanno determinato una frenata dell'economia italiana, che ha tuttavia chiuso il 2021 con una crescita del PIL pari al 6,5% rispetto all'anno precedente. L'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale ha una crescita dell'1,9%³ rispetto al 2020.

Aspetti Normativi e Regolamentari

Misure di contrasto ai contagi

La gestione della pandemia di Covid-19 ha concentrato l'attenzione del legislatore anche nel 2021. Si ricorda che le misure citate di seguito sono strettamente connesse al perdurare dello stato di emergenza, via via prorogato nel tempo e ad oggi fissato dal D.L. 221/2021 (nota 4) al 31 marzo 2022.

Nella prima parte dell'anno 2021, in attuazione del sistema di classificazione "a tre colori" definito dal DPCM del 3 novembre 2020, sono state previste restrizioni alla mobilità personale dei cittadini - in primo luogo con il coprifuoco notturno, mantenuto fino al mese di giugno.

Fino alla fine di agosto, in continuità con le misure prese a seguito della c.d. "seconda ondata", il coefficiente di riempimento massimo per i veicoli in servizio di TPL è rimasto al 50%. Tale limite è stato riportato all'80% alla fine di agosto, in vista della ripresa dell'anno scolastico.

³ Fonte ISTAT, Prezzi al Consumo, 17 gennaio 2022.

⁴ Decreto-Legge 24 dicembre 2021, n. 221.

Per via della ripresa dei contagi (c.d. "quarta ondata"), fermo restando l'obbligo di indossare la mascherina a bordo, con il D.L. 172/2021 (nota 5) è stato introdotto a fine novembre l'obbligo di possesso di certificazione Covid-19 ("Green Pass") anche sui "mezzi impiegati nei servizi di trasporto pubblico locale o regionale".

Con il D.L. 224/2021 e il D.L. 229/2021 (nota 6) rispettivamente, l'accesso ai servizi di TPL è possibile solo indossando mascherine del tipo FFP2 e solamente ai possessori del c.d. Green Pass rafforzato.

Misure di sostegno al settore

Fondo "mancati ricavi TPL"

Si stima che la pandemia abbia determinato nel 2020, confermando nel 2021, una significativa riduzione dei ricavi da traffico dei servizi di TPL, dell'ordine del 45%, pari a poco meno di 2 miliardi di euro su un totale ante-pandemia di circa 4 miliardi di euro.

Nel 2020, il D.L. 34/2020 "Rilancio" aveva istituito un fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro, destinato a compensare i gestori di servizi di TPL per *"la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021 (nota 7) rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio"*.

Il suddetto Fondo, destinato in parte anche al finanziamento dei c.d. "servizi aggiuntivi Covid-19" era stato successivamente rifinanziato per ulteriori 400 milioni di euro a valere sull'anno 2020, e di ulteriori 590 milioni di euro a valere sull'anno 2021, così da giungere ad una consistenza complessiva di 1,5 miliardi di euro.

Con l'art. 29 del D.L. 41/2021 (nota 8), il Fondo è stato ulteriormente rifinanziato di 800 milioni di euro. La compensazione, a differenza degli stanziamenti precedenti, è stabilita fino al *"termine dell'applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico"*.

Infine, con l'art. 51 del D.L. 73/2021 (nota 9), il Fondo è stato finanziato con ulteriori 250 milioni di euro, questi destinati specificamente al finanziamento dei servizi aggiuntivi e, in parte, a compensazione dei maggiori costi di sanificazione e disinfezione.

L'erogazione delle risorse stanziata ai beneficiari non è ancora completata (né per il 2020, né per il 2021), benché vi siano state alcune anticipazioni.

Per via della forte riduzione dei ricavi da traffico osservata nel 2020, con elevato impegno delle risorse fin qui stanziata, le risorse disponibili per il 2021 appaiono allo stato insufficienti per garantire al settore l'equilibrio economico-finanziario. Le tre associazioni di categoria AGENS-ANAV-ASSTRA hanno a tal proposito stimato un fabbisogno aggiuntivo di circa 1,5 miliardi di euro.

⁵ Decreto-Legge 26 novembre 2021, n. 172.

⁶ Decreto-Legge 30 dicembre 2021, n. 229.

⁷ Il termine è stato prorogato al 31 gennaio 2021 (era 31 dicembre 2020) dall'art. 22-ter, comma 1 della Legge 18 dicembre 2020, n. 176 (Conversione dei Decreti-Legge c.d. "Ristori")

⁸ Decreto-Legge 22 marzo 2021, n. 41, convertito con modificazioni dalla L. 21 maggio 2021, n. 69.

⁹ Decreto-Legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito con modificazioni dalla L. 23 luglio 2021, n. 106.

Altre misure di supporto

Il comma 4-bis dell'art. 92 del D.L. 18/2020 (nota 10) aveva disposto l'inapplicabilità per i gestori dei servizi di TPL di qualsiasi decurtazione di corrispettivo, sanzione o penale *"in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020"*. Tale disposizione è stata da ultimo (nota 11) prorogata fino al 31 dicembre 2021.

È tuttora vigente il comma 4-ter dell'art. 92 del medesimo Decreto, che ha disposto *"fino al termine delle misure di contenimento del virus Covid-19"* la facoltà – per gli enti affidanti – di sospendere le procedure per l'affidamento di servizi di TPL in corso e di prorogare *"gli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza"*.

Risorse per il settore

PNRR e Fondo complementare

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, predisposto ad aprile 2021 e finanziato mediante il programma europeo Next Generation EU, ha stanziato ben 191,5 miliardi di euro per il periodo 2021-2026, in larga parte composti da contributi a fondo perduto. Al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), è stato assegnato il compito di impiegare oltre 40 miliardi di euro.

Per il TPL, con riferimento alla Missione "Rivoluzione verde e transizione ecologica" rilevano in particolare gli stanziamenti sui progetti: "Rinnovo autobus urbani TPL" con circa 2,4 miliardi di euro, "Trasporto rapido di massa con 3,6 miliardi di euro e, insieme al Ministero per l'Innovazione tecnologica e la transizione digitale (MITD), il progetto "Digitalizzazione del TPL - *Mobility as a service*" con 40 milioni di euro.

Con il D.L. 59/2021 (nota 12), è stato istituito un Fondo complementare al PNRR, con una dotazione di circa 31 miliardi di euro dal 2021 al 2026, destinato a finanziare specifiche azioni che integrano e completano il Piano. In particolare, sono stati assegnati al (MIMS) 9,8 miliardi di euro, di cui 600 milioni di euro dal 2022 al 2026 per il rinnovo "green" delle flotte dei bus.

Tali risorse si aggiungono ai 3,7 miliardi di euro dal 2019 al 2033 già stanziati dal Piano Nazionale Strategico della Mobilità Sostenibile (PNSMS).

Legge di Bilancio

La Legge di Bilancio 2022 (nota 13) ha previsto lo stanziamento di ulteriori risorse sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del Trasporto Pubblico Locale (nota 14), principale fonte di finanziamento del settore per le partite correnti.

¹⁰ Decreto-Legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27.

¹¹ Decreto-Legge 23 luglio 2021, n. 105, convertito con modificazioni dalla L. 16 settembre 2021, n. 126.

¹² Decreto-Legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla L. 1 luglio 2021, n. 101.

¹³ Legge 30 dicembre 2021, n. 234

¹⁴ Istituito dall'art. 1, comma 301 della L. 228/2012.

L'incremento è di 100 milioni di euro per il 2022, 200 milioni di euro per il 2023, 300 milioni di euro per il 2024, 350 milioni di euro per il 2025, e di 400 milioni di euro a partire dal 2026. Pertanto, a regime, la consistenza del Fondo aumenterà da 4,9 a 5,3 miliardi di euro/anno.

Le Legge di Bilancio ha, inoltre, previsto lo stanziamento di risorse per facilitare il rinnovo sostenibile delle flotte e la realizzazione di infrastrutture di trasporto rapido di massa, concentrate dopo il 2026, così da consentire il proseguimento degli sforzi connessi all'attuazione del PNRR.

In particolare, il comma 392 ha istituito il "Fondo per la strategia di mobilità sostenibile", alimentandolo con 2 miliardi di euro dal 2023 al 2034 compresi. Tali risorse sono destinate, tra l'altro, *"al rinnovo del parco autobus del TPL, all'acquisto di treni ad idrogeno sulle linee ferroviarie non elettrificate, alla realizzazione di ciclovie urbane e turistiche, allo sviluppo del trasporto merci intermodale su ferro, all'adozione di carburanti alternativi per l'alimentazione di navi ed aerei e al rinnovo dei mezzi adibiti all'autotrasporto"*.

Il comma 393 autorizza, inoltre, per gli anni dal 2022 al 2036 la spesa di 3,7 miliardi di euro per la realizzazione di infrastrutture e l'acquisto di materiale rotabile per sistemi di trasporto rapido di massa.

L'attività dell'ART

Rispetto all'attività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), si segnalano i seguenti provvedimenti:

- Delibera n 28/2021 del 25 febbraio 2021, che include un atto di regolazione contenente "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami";
- Delibera n. 33/2021 dell'11 marzo 2021, che individua il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019;
- Delibera n. 113/2021 del 29 luglio 2021, che modifica la Misura 12 dell'Allegato A alla Delibera n. 154/2019 contenente "Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per i Contratti di Servizio di trasporto pubblico locale passeggeri su strada".

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Nel 2021 la domanda di mobilità degli italiani ha mostrato segnali di recupero rispetto al 2020, anno caratterizzato dalla battuta d'arresto legata alle restrizioni imposte dalla necessità di contenere la pandemia.

Il 2020 aveva infatti segnato una contrazione della domanda complessiva di mobilità del 22,3% e del 31,1% rispettivamente in termini di spostamenti e passeggeri*km nel giorno medio feriale. Il 2021 ha invece visto un incremento del tasso di mobilità (il 77,2% di settembre-ottobre, contro il 67,7% della media 2020 (nota 15)) e degli spostamenti, cresciuti di oltre il 20% rispetto ad inizio anno.

¹⁵ "18° rapporto sulla mobilità in Italia" (Isfort-Audimob), con dati 2020-21, presentato nel mese di novembre 2021.

Tuttavia, le restrizioni alla mobilità e le misure di contrasto al Covid-19 che hanno caratterizzato il 2020 hanno prodotto effetti destinati a permanere quantomeno nel breve-medio termine. Si è osservata nel 2020 una modifica delle scelte modali, con una crescita della modalità c.d. attiva (nota 16), una tenuta dell'auto e una forte riduzione della quota della mobilità collettiva e intermodale.

Nel 2021 la tendenza si è confermata: la quota della mobilità attiva, che nel 2020 rappresentava più di un terzo degli spostamenti, nel 2021 si è attestata appena sotto il 30%. L'auto ha guadagnato un ulteriore 2%, rappresentando poco meno dei due terzi degli spostamenti. La modalità collettiva e intermodale ha visto la propria quota aumentare dal 4,9% al 6,1%, recuperando in parte rispetto ai valori 2019 (10,6%).

Anche le motivazioni che determinano gli spostamenti sono cambiate: il c.d. "lavoro agile" ha contribuito a ridurre la componente sistematica della mobilità. I lavoratori da remoto, che esprimono una domanda di mobilità più contenuta, hanno aumentato il proprio peso, crescendo dai 570.000 mila del 2019 ai 6,6 milioni del 2020 (durante la quarantena nazionale) per raggiungere la quota 4 milioni nel post-emergenza (nota 17).

Isfort ha, inoltre, registrato una maggiore propensione all'utilizzo dell'auto e una minore propensione all'utilizzo del TPL su gomma, soprattutto per il trasporto extraurbano. Aumenta invece la propensione verso gli spostamenti a piedi e in treno.

Benché il livello di offerta sia tornato vicino alla situazione pre-covid, si osserva - in relazione alla domanda, che permane a livelli distanti da quelli osservati prima della pandemia - un'inevitabile riduzione dei ricavi da traffico dei servizi di TPL, nel 2021 compresa tra il 40% e il 50% rispetto al 2019.

Tuttavia, ISFORT ha evidenziato che aumenti della domanda di TPL - rispetto all'anno 2020 - si sono registrati in particolare in caso di potenziamento dei servizi e nel fine settimana. Questo potrebbe dimostrare una risposta positiva dell'utenza rispetto all'aspettativa di minore affollamento a bordo.

Resta un elemento critico la vetustà del parco veicoli italiano, il cui rinnovo ha subito un rallentamento nel 2020. Quasi la metà del parco comprende veicoli di età superiore ai 15 anni, circa il 25% registrava un'età superiore ai 20 anni (nota 18). Tale aspetto è di particolare rilevanza, influenzando la percezione di qualità e sicurezza del trasporto pubblico e l'attrattività dell'offerta del servizio stesso.

Andamento dei Mercati di Riferimento nella Regione Toscana

La Società, nell'ambito del bacino relativo alla Regione Toscana, opera nei seguenti comparti:

- Trasporto pubblico locale su gomma extraurbano fino al 31 ottobre 2021;
- Servizi a mercato.

¹⁶ Spostamenti a piedi e in bicicletta.

¹⁷ Fonte: Osservatorio Politecnico di Milano. Dati riportati dal "18° rapporto sulla mobilità in Italia".

¹⁸ Dati Istat-ACI elaborati da Isfort.

Trasporti Pubblico Locale Su Gomma Extraurbano

Per l'andamento dell'esercizio di Trasporto Pubblico Locale su gomma al 31 dicembre 2021, si rinvia alla sezione introduttiva della presente Relazione in cui vengono illustrati i principali impatti del Covid-19 sulla gestione operativa.

Nel corso del 2021 non è intervenuta alcuna variazione sui piani tariffari dei servizi TPL.

Servizi a Mercato

Nel 2021 continua la drastica flessione dei passeggeri trasportati sulle linee a mercato imputabile all'epidemia da Covid-19, pur registrando una timida ripresa nella seconda metà dell'anno, in particolare per i collegamenti con l'Outlet The Mall. Il servizio per "I Gigli" è stato sospeso causa emergenza sanitaria, su richiesta del committente. Si ipotizza una graduale ripresa dei flussi turistici nel quarto trimestre 2022.

Andamento dei Mercati di Riferimento nella Regione Umbria

La Società, nell'ambito del bacino relativo alla Regione Umbria, opera nei seguenti comparti:

- Trasporto pubblico su gomma urbano ed extraurbano;
- Trasporto pubblico su ferro;
- Servizi di Navigazione sul lago Trasimeno;
- Servizi di mobilità alternativa.

Trasporto Pubblico Su Gomma Urbano ed Extraurbano

Nel corso del 2021, come nell'anno precedente, l'emergenza Covid-19 e le conseguenti misure di prevenzione adottate a livello nazionale, regionale e locale, sono stati elementi di forte condizionamento sull'offerta di servizi TPL Gomma, con un andamento discontinuo soprattutto nei primi mesi dell'anno.

Nel corso dell'autunno 2020, a fronte di un inasprimento dell'emergenza pandemica, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti raccomandava un'ulteriore riduzione del coefficiente di carico e il Ministero dell'Istruzione indicava, per la ripresa delle attività scolastiche dopo la pausa natalizia, una quota di didattica in presenza al 50% con obiettivo progressivo del 75%. In quest'ottica, su indicazione dei tavoli di coordinamento presso le Prefetture, Busitalia Sita Nord ha predisposto un piano di potenziamento dei servizi approvato dalla Regione Umbria, con l'entrata in servizio di autobus aggiuntivi da applicare nel primo semestre 2021.

In relazione alla riclassificazione del territorio regionale come "zona bianca", dal 24 giugno 2021 la capacità di carico massima di tutti i mezzi di trasporto pubblico è stabilita nell'80% dei passeggeri previsti dalla Carta di circolazione.

Dal mese di settembre 2021, con l'inizio delle attività didattiche, previste interamente in presenza, è tornato in vigore il servizio scolastico ordinario programmato, con i potenziamenti già attivi nei mesi primaverili, con la capacità di carico massima dei veicoli è stata confermata all'80%.

Trasporto Pubblico Su Ferro, di Navigazione e di Mobilità Alternativa

L'anno 2021 è stato caratterizzato da forti criticità nell'esercizio ferroviario, per via dell'indisponibilità parziale della infrastruttura ferroviaria Sansepolcro – Umbertide – Terni e diramazione Perugia Ponte San Giovanni – Perugia S. Anna, tuttora esercita con modalità ferroviaria sulla sola sezione Perugia Ponte San Giovanni – Città di Castello.

I servizi di trasporto ferroviario, i servizi di navigazione sul Lago Trasimeno e la gestione complessiva degli impianti (minimetro - funicolare - scale mobili – tappeti mobili – ascensori) sono stati poi fortemente impattati dagli effetti della pandemia da Covid-19 che ha comportato una drastica diminuzione della mobilità delle persone, con la conseguente sostanziale riduzione sia delle percorrenze sia dei passeggeri trasportati.

Scenario Competitivo

Secondo l'Osservatorio Nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico Locale (nota 19), il mercato italiano del TPL, inclusi i servizi ferroviari regionali, sviluppava nel 2017 (dato ad oggi più aggiornato) una produzione annua di 1.990 milioni di km e un fatturato annuo di circa 11 miliardi di euro. Escludendo il TPL ferroviario, la produzione annua corrisponde a circa 1.730 milioni di km, per un fatturato stimato di circa 6,9 miliardi di euro.

Nonostante la riduzione del 13% del numero di atti di affidamento censiti dall'Osservatorio fra il 2015 e il 2017, il mercato risulta ancora frammentato, con 1.600 atti di affidamento stipulati tra 650 Enti Committenti ed oltre 770 operatori.

In tale mercato, nel corso del prossimo quadriennio, si prevede l'indizione di gare su ulteriori 27 bacini, per un fatturato complessivo pari a circa 1,3 miliardi di euro, corrispondenti al 40% del mercato TPL nazionale.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Al fine di illustrare i risultati economico-patrimoniali e finanziari della Società sono stati predisposti distinti schemi riclassificati diversi da quelli previsti dai principi contabili IFRS-UE adottati dal Gruppo FS (come dettagliati nelle Note). Tali schemi riclassificati contengono indicatori di *performance* alternativi rispetto a quelli rinvenuti direttamente dagli schemi di bilancio di esercizio e che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società nonché rappresentativi dei risultati economico-finanziari prodotti dal *business*. I metodi per la costruzione di tali indicatori sono riportati nella sezione "Legenda e Glossario".

Di seguito riportiamo i risultati economici della Società al 31.12.2021 in applicazione del Principio IFRS 5. Conseguentemente tali risultati non includono gli impatti economici delle attività operative cessate al 31.10.2021 relative alla Direzione Regionale Toscana. Il Risultato economico di tali attività, dismesse per effetto del subentro, in seguito all'esito della Gara Toscana, alla controparte Autolinee Toscane sono stati esposti separatamente nel conto economico, come **"Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali"** e commentati nella specifica voce di riferimento. Anche i corrispondenti valori relativi all'esercizio precedente, sono stati riclassificati ed esposti separatamente nel conto economico, al netto degli effetti fiscali, ai fini comparativi.

¹⁹ Relazione Annuale al Parlamento, 4 Novembre 2020 – dati 2017.

Conto Economico riclassificato

	<i>valori in migliaia di euro</i>			
	2021	2020	Variazione	%
Ricavi operativi	103.758	94.802	8.956	9%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	80.988	76.560	4.428	6%
Altri proventi	22.771	18.242	4.528	25%
Costi operativi	(90.833)	(81.213)	(9.620)	12%
Costo del personale	(53.731)	(50.069)	(3.663)	7%
Altri costi netti	(37.102)	(31.144)	(5.958)	19%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	12.925	13.590	(665)	-5%
Ammortamenti	(7.733)	(9.154)	1.421	-16%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(2.376)	(11.425)	9.049	-79%
Accantonamenti	-	-	-	-
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	2.817	(6.989)	9.806	-140%
Proventi e oneri finanziari	(11.804)	(15.403)	3.599	-23%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(8.987)	(22.392)	13.405	-60%
Imposte sul reddito	580	(303)	883	-291%
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	(8.407)	(22.696)	14.289	-63%
RISULTATO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI	2.467	1.417	1.050	74%
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	(5.940)	(21.279)	15.339	-72%

*La società ai fini dell'applicazione dell'IFRS 5 ha rideterminato gli importi del 2020 nel rispetto del principio di comparabilità.

Nel dettaglio le variazioni in aumento dei **Ricavi delle Vendite e delle Prestazioni** pari a 4.428 mila euro fanno riferimento principalmente a:

- Aumento di 3.239 mila euro dei Ricavi da servizi a mercato dovuto prevalentemente al recupero avuto nell'anno 2021 rispetto al 2020 maggiormente impattato dal periodo di *lockdown* di marzo aprile e maggio 2020. Nello specifico sono relativi a:
 - 992 mila euro maggiori introiti da titoli di viaggio del servizio di TPL su gomma;
 - 146 mila euro minori servizi sostitutivi del treno svolti per conto della società Busitalia Rail Service S.r.l.;
 - 1.864 mila euro incrementi dei ricavi verso Trenitalia per servizi di ferro e servizi sostitutivi diretti con Trenitalia;
 - 369 mila euro incremento dei servizi di noleggio/servizi a mercato;
 - 160 mila euro relativi all'incremento del servizio navigazione.

- Incrementi di 1.189 mila euro dei Ricavi da contratti di servizio da Regioni che fanno riferimento principalmente ai maggiori ricavi relativi ai servizi aggiuntivi di supporto al trasporto pubblico locale causa Covid-19. Non si rilevano variazioni invece in merito ai corrispettivi chilometrici in quanto anche nel 2020, coerentemente alle previsioni normative, alle singole direzioni territoriali, era stato garantito dagli Enti il riconoscimento chilometrico di quanto previsto dai programmi di esercizio indipendentemente dai chilometri effettivamente eseguiti.

La voce "**Altri proventi**" si attesta a 22.771 mila euro al 31 dicembre 2021 con una variazione in aumento di 4.528 mila euro determinata principalmente dai seguenti fattori:

- Incremento dell'ammontare dei contributi per 1.919 mila euro relativi ai contributi Covid-19 per mancati ricavi da traffico di cui 1.960 mila euro relativi ai maggiori ristori Covid-19 per mancati ricavi da traffico che sono stati assegnati alla Società (Direzione Regionale Umbria) a titolo di anticipo (nell'anno 2020 erano stati accertati 2.015 mila euro relativi al riconoscimento dell'anticipo previsto dal DL 14/08/2020 n.104 "cd. Agosto" mentre nel 2021 risultano 3.946 mila euro assegnati da apposita Delibera alla Società e che risultano anche già incassati per un ammontare pari a 2.283 mila euro), oltre a 41 mila euro a variazioni nette complessive in diminuzione per sopravvenienze di esercizi precedenti;
- Incremento di 1.321 mila euro relativo al riaddebito degli oneri di pedaggio dell'infrastruttura ferroviaria (c.d. Prospetto Informativo Rete ex FCU) a seguito del riconoscimento di tale posta di credito da parte della Regione Umbria avvenuto nel corso del 2021 (661 mila euro sono relativi al 2020 e 660 mila euro sono relativi al 2021);
- Incremento di 876 mila euro per ricavi relativi ai maggiori ricavi generati dalla mobilità alternativa e legati alla gestione del sistema minimetro (questi ultimi correlati ai costi fatturati a Busitalia Sita Nord dai subappaltatori che hanno eseguito i lavori di manutenzione sul Minimetro);
- Incremento di 171 mila euro rimborsi e recuperi diversi in particolare relativi a ricavi da indennizzi assicurativi attivi a fronte di sinistri occorsi in anni precedenti;
- Altre variazioni nette in aumento per 241 mila euro di cui 110 mila euro per maggiori ricavi da parcheggi nelle stazioni sempre connessi alla ripresa delle attività rispetto al 2020, ricavi relativi alla gestione immobiliare e altre variazioni complessive legate anche a sopravvenienze di partite esercizi precedenti;

I **Costi operativi** sono pari a 90.833 mila euro in aumento di 9.620 mila euro rispetto all'esercizio precedente per effetto principalmente dei fenomeni di seguito descritti.

Il **Costo del personale** è in aumento di 3.663 mila euro rispetto all'esercizio precedente principalmente per effetto della graduale ripresa delle attività che ha generato una variazione direttamente proporzionale al maggior fabbisogno di personale. Si rileva, poi che nel 2020 la Società ha beneficiato delle politiche in tema di tutela del lavoro e gestione del personale come il ricorso al Fondo di Solidarietà per il sostegno del reddito del personale TPL. Inoltre, la Società aveva attuato un piano straordinario di smaltimento ferie per il personale non indispensabile al servizio TPL ed aveva intensificato il lavoro agile da casa per il personale di staff. Di seguito i dettagli delle variazioni:

- 1.108 mila euro per effetto dell'adeguamento del fondo ferie;
- 578 mila euro relativa alle competenze fisse del personale;
- 1.108 mila euro relativa alle competenze straordinarie e accessorie;
- 540 mila euro di rilasci di fondi per contenzioso giuslavoristico;

- 329 mila euro di variazioni nette delle altre voci del personale quali ticket, mense, vestiario, formazione e prestazioni sanitarie.

Gli **Altri costi netti** aumentano di un importo pari a 5.958 mila euro rispetto al 2020 per effetto, principalmente, della ripresa del pieno programma di servizio. In particolare:

- 2.620 mila euro di incremento dei consumi di gasolio per effetto sia dell'incremento dei chilometri ed anche dell'incremento del costo del gasolio;
- 2.303 mila euro di incremento dei costi manutentivi strettamente connesso all'incremento dei chilometri;
- 613 mila euro di utenze in considerazione sia della ripresa del programma di servizio, rispetto al 2020 caratterizzato dal periodo di *lockdown* a causa della pandemia che dall'incremento dei prezzi;
- 422 mila euro di altre variazioni nette complessive relative principalmente a incremento dei costi comuni, pedaggi e provvigioni alle agenzie strettamente connesse ai maggiori volumi di produzione;

Il **Margine operativo lordo (EBITDA)** evidenzia un decremento di 665 mila euro che passa da 13.590 mila euro nel 2020 a 12.925 mila euro nel 2021 per effetto delle variazioni sopra descritte.

Gli **Ammortamenti** si attestano a 7.733 mila euro con una variazione in diminuzione di 1.421 mila euro legata principalmente all'impatto degli ammortamenti di competenza del periodo.

Le **Svalutazioni** sono pari a 2.376 mila euro in diminuzione rispetto al 2020 di 9.049 mila euro. Si rileva infatti che nel 2020 la voce risultava impattata negativamente dall'importo della svalutazione dell'avviamento per complessivi 7.507 mila euro; rispetto all'esercizio 2020 le svalutazioni effettuate sul credito hanno registrato una variazione in diminuzione di 1.543 mila euro.

Per effetto di quanto descritto, il **Risultato Operativo** si attesta ad un valore di 2.817 mila euro rispetto al -6.989 mila euro del 2020.

Il **Risultato Della Gestione Finanziaria** presenta una variazione positiva di 3.599 mila euro principalmente determinato dai seguenti effetti contrapposti:

- minori svalutazioni per 3.766 mila euro effettuate nel 2021 rispetto al 2020. Nel 2021 è stata svalutata la partecipazione della società controllata QBuzz BV per 13.736 mila euro, mentre nel 2020 le svalutazioni erano 17.502 mila euro pari a 16.662 mila euro della partecipazione della controllata QBuzz BV a cui si aggiungono 840 mila euro per la collegata City Boat S.r.l.
- il valore dei dividendi erogati dalle società controllate in diminuzione di 701 mila euro strettamente connesso alle risultanze dei Bilanci 2020;
- interessi attivi di 293 mila euro relativi alla linea di credito concessa alla controllata Busitalia Rail Service S.r.l. ad oggi estinta;
- variazione positiva degli interessi passivi verso la consociata Fercredit sui finanziamenti finalizzati pari a 158 mila euro;
- altre variazioni nette non rilevanti pari complessivamente a 83 mila euro.

Le **Imposte Sul Reddito** si attestano ad un valore positivo pari a 580 mila euro per effetto delle rettifiche della stima delle imposte anni precedenti.

Il **Risultato delle attività nette destinate alla vendita** pari complessivamente a 2.467 mila euro fa riferimento al risultato della gestione economico-patrimoniale della Direzione Regionale Toscana la cui attività relativa a tutto il TPL su gomma dei servizi dell'area extraurbana fiorentina è stata ceduta a seguito della soccombenza della Gara ad Autolinee Toscane S.p.A. La variazione in aumento, pari complessivamente a 1.050 mila euro, fa riferimento per:

- 7.943 mila euro alla plusvalenza generata dalla cessione dell'attivo immobilizzato:
- 5.476 mila euro dal risultato negativo della gestione dell'esercizio 2021.

Il risultato negativo è in linea generale attribuibile ai seguenti fattori:

- due mesi di mancati ricavi a seguito della dismissione delle attività al 31.10.2021, mesi che avrebbero risentito della ripresa generale del venduto con particolare riferimento alla campagna abbonamenti 2021-2022 rispetto agli abbonamenti venduti nell'anno 2020-2021 che risentivano ancora a piena della crisi pandemica e del periodo di *lockdown* per effetto dei rimborsi e delle sospensioni richieste dagli utenti;
- incremento generale dei costi operativi a seguito della ripresa totale del programma di servizio oltre che dall'incremento generale dei prezzi unitari in particolare del gasolio e utenze generali.

Il **Risultato netto dell'esercizio 2021** si attesta quindi, a un valore negativo di 5.940 mila euro, con un significativo miglioramento rispetto al 2020 che risultava maggiormente impattato dagli effetti della pandemia da Covid-19.

Stato Patrimoniale riclassificato

	31.12.2021	31.12.2020	Valori in migliaia di euro Variazione
Capitale circolante netto gestionale	25.175	44.894	(19.719)
Altre attività nette	8.924	11.153	(2.229)
Capitale circolante	34.099	56.047	(21.948)
Immobilizzazioni tecniche	66.702	84.756	(18.054)
Partecipazioni	42.314	56.050	(13.736)
Capitale immobilizzato netto	109.016	140.806	(31.790)
TFR	(12.426)	(17.462)	5.036
Altri fondi	(3.744)	(6.760)	3.016
TFR e Altri fondi	(16.170)	(24.222)	8.052
CAPITALE INVESTITO NETTO	126.945	172.631	(45.686)
Posizione finanziaria netta a breve	16.744	36.966	(20.222)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	48.191	68.123	(19.932)
Posizione finanziaria netta	64.935	105.089	(40.154)
Mezzi propri	62.009	67.542	(5.533)
TOTALE COPERTURE	126.945	172.631	(45.686)

Il **Capitale Investito Netto**, pari a 126.945 mila euro, presenta a fine esercizio una variazione in diminuzione di 45.686 mila euro rispetto all'esercizio precedente per l'effetto congiunto di:

- decremento del **Capitale Circolante** (21.948 mila euro), imputabile principalmente a:
 - i) un decremento delle "Rimanenze" pari a 1.181 mila euro per effetto della cessione dei magazzini relativi alla Direzione Regionale Toscana a seguito dell'esito della Gara Toscana a far data dal 01.11.2021;
 - ii) un decremento di 1.411 mila euro dei "Debiti commerciali" per effetto principalmente dell'andamento pagamenti di fine anno;
 - iii) un decremento netto di -10.994 mila euro dei "Crediti commerciali" determinato: dall'incremento di 1.695 mila euro del Fondo svalutazione che riflette la prudente valutazione dei crediti in particolare relativi alla Direzione Regionale Umbria; decremento di crediti infragruppo per 9.523 mila euro per effetto degli incassi in particolare dalle società controllate Ataf Gestioni S.r.l. e Busitalia Rail Service S.r.l.; diminuzione di 2.796 mila euro dei Crediti per contratti di servizio legato sia ai minori introiti della Direzione Regionale Toscana in considerazione dell'esito della Gara Toscana sia agli incassi della Direzione Regionale Umbria; incrementi per complessivi 3.021 mila euro dell'esposizione verso Clienti ordinari in particolare relativi ai crediti verso Autolinee Toscane sul fatturato degli *asset* trasferiti non ancora incassati;
 - iv) un incremento di 8.958 mila euro dei debiti per acquisizione di n.44 autobus nel corso del mese di dicembre;
 - v) decremento di 1.014 mila euro per effetto dell'incasso nel 2021 dei contributi per oneri malattia relativi agli esercizi di competenza 2014-2015;
 - vi) decremento di 904 mila euro del credito per "Bonus Accise" per effetto contrapposto di nuovi incrementi di competenza 2021 e utilizzi in compensazione;
 - vii) decremento di -246 mila euro relativi alla riduzione dei pagamenti premi su assicurazioni legato alla chiusura delle polizze relativa alla Direzione Regionale Toscana;
 - viii) altre variazioni nette complessive pari a +65 mila euro.

Decremento del **Capitale Immobilizzato Netto** pari a 31.790 mila euro dovuto principalmente ai seguenti fenomeni:

- i) Decrementi relativi al trasferimento dell'attivo immobilizzato a seguito della soccombenza della Gara Toscana pari a 18.253 mila euro;
- ii) Decrementi per ammortamenti complessivi pari a 9.487 mila euro di cui 2.532 mila euro relativi ai Diritti d'uso in applicazione dell'IFRS 16;
- iii) Variazione in diminuzione per effetto dell'incasso dei contributi dalla Regione Toscana per euro 5.991 mila euro;
- iv) Incrementi per investimenti dell'esercizio pari a 15.493 mila euro che hanno interessato l'acquisto di autobus per la Direzione Regionale Umbria per 11.136 mila euro, 139 mila euro di acquisizione impianti e macchinari e 4.218 mila euro di incrementi degli immobili per diritti d'uso in applicazione dell'IFRS 16 al nuovo di contratto di locazione uffici della sede di Firenze;

- v) Incrementi per investimenti realizzati nel periodo in attività immateriali per 185 mila euro, principalmente legati agli sviluppi del *software* aziendale integrato (Board), oltre a sviluppi dei Software legati alla rendicontazione dei Ricavi da mercato;
- vi) Svalutazione di 13.736 mila euro del valore della partecipazione nella società controllata QBuzz per effetto delle risultanze del test di impairment di cui si riportano i relativi dettagli nello specifico paragrafo inserito nelle Note al Bilancio.

Diminuzione del **TFR ed altri Fondi** per un importo pari a 8.052 mila euro dovuto a:

Nella voce "TFR" si rileva una variazione in diminuzione complessiva pari a 5.036 mila euro così composta: una riduzione di TFR di 2.775 mila euro per effetto dei trasferimenti di personale a seguito della cessione delle attività della Direzione Regionale Toscana, oltre a 195 mila euro dei trasferimenti di personale infragruppo, 1.545 mila euro del TFR per effetto principalmente delle liquidazioni e anticipazioni di risorse avvenuti nel corso dell'esercizio nonché di utili attuariali registrate pari a 536 mila euro ed *interest cost* pari a 16 mila euro.

Nella voce "Altri fondi" si rilevano decrementi complessivi netti per 3.016 mila euro per l'effetto congiunto di incrementi per i rinnovi di vacatio contrattuale CCNL e CCA pari a 592 mila euro, decrementi per utilizzi di importo pari a 1.009 mila euro relativi alla liquidazione della vacatio di competenza del triennio 2017-2020, rilascio di 540 mila euro a seguito dell'adeguamento sulla consistenza dei fondi giuslavoristici, utilizzi del Fondo Bilaterale per 667 mila euro, utilizzi per 1 milione di euro nel fondo manutenzione a seguito della realizzazione degli interventi previsti sugli automezzi, oltre a rilasci pari a 300 mila euro in quanto non si prevedono allo stato attuale ulteriori interventi di manutenzione, e a variazioni complessive nette in diminuzione pari a 91 mila euro.

La **Posizione finanziaria netta** rappresenta un indebitamento di 64.935 mila euro (in diminuzione di 40.154 mila euro rispetto al 2020).

La Posizione finanziaria netta a breve termine è pari a 16.744 mila euro in diminuzione di 20.222 mila euro rispetto al 2020 per le seguenti ragioni:

- o 17.273 mila euro di "Debiti verso soci per finanziamenti" fanno riferimento per 10.000 mila euro all'utilizzo della linea di credito a breve termine per la gestione del capitale circolante e per 7.273 mila euro all'esposizione per finanziamenti a medio-lungo termine concessi dalla controllante FS per far fronte all'acquisto della partecipata QBuzz e dell'aumento di capitale in Busitalia Veneto S.p.A. (quota a breve). Il saldo è in diminuzione per 20.000 mila euro per effetto del rimborso della linea di credito avvenuto nel 2021;
- o 7.167 mila euro di "Quota corrente finanziamenti" relativi al debito capitale residuo verso la consociata Fercredit per finanziamenti finalizzati all'acquisto degli autobus in diminuzione per 2.550 mila euro rispetto al 2020 per il rimborso delle rate capitale ed interessi;
- o 2.831 mila euro nel 2021, relative a Passività finanziarie in applicazione dell'IFRS 16, in aumento di 369 mila euro per effetto della sottoscrizione del nuovo contratto di affitto della sede aziendale della Società;
- o (599) mila euro relativi al saldo delle disponibilità liquide in aumento di 574 mila euro rispetto al 2020;

- (9.927) mila euro di Attività finanziarie a breve che comprendono il saldo del conto corrente intersocietario con la Capogruppo FS ridotto di 2.533 mila euro rispetto all'esercizio precedente e strettamente connesso all'andamento della liquidità corrente derivanti dai flussi del capitale circolante.

La Posizione finanziaria netta a medio-lungo termine è pari a 48.191 mila euro in diminuzione di 19.932 mila euro rispetto al 2020 per le seguenti ragioni:

- 29.242 mila euro di "Finanziamenti da soci a medio/lungo termine" fanno riferimento ai finanziamenti concessi dalla controllante FS per far fronte all'acquisizione di QBuzz e all'aumento di capitale sociale di Busitalia Veneto S.p.A. e rilevano una diminuzione di 7.272 mila euro per rimborso rate nel periodo;
- 14.692 mila euro di "Finanziamenti a medio/lungo termine" relativi al debito capitale residuo verso la consociata Fercredit per finanziamenti finalizzati all'acquisto degli autobus. La diminuzione rispetto al 2020 pari a 13.947 mila euro fa riferimento: per 8.280 mila euro all'estinzione anticipata dei finanziamenti della Direzione Regionale toscana al 30.09.2021; 1.200 mila euro a nuovi finanziamenti sottoscritti per acquisizione di autobus della Direzione Regionale Umbria e per 4.467 mila euro a variazioni in diminuzione complessive relative alla riduzione di capitale per rimborso;
- Si rilevano invece passività finanziarie per effetto dell'applicazione dell'IFRS 16 che risultano pari a 4.257 mila euro nel 2021, in aumento per 1.287 mila euro per effetto della sottoscrizione del nuovo contratto di affitto della sede aziendale della Società.

I mezzi propri sono pari a 62.009 mila euro con una variazione di 5.533 mila euro rispetto all'esercizio precedente. La variazione è determinata dal risultato d'esercizio di periodo che ha portato una perdita di 5.940 mila euro e da 407 mila euro dall'impatto degli utili attuariali derivanti dall'applicazione dello IAS 19.

FATTORI DI RISCHIO

I fattori di rischio cui può essere esposta l'impresa sono riconducibili principalmente:

- da un lato, ai fattori connessi alla specificità del *business*, caratterizzato da processi che necessitano di costante attenzione agli aspetti di sicurezza, ambiente e qualità del servizio al cliente;
- dall'altro, a fattori strategici ed operativi, connessi alla incidenza sul risultato economico e patrimoniale della Società di fenomeni esogeni.

Dal primo punto di vista, la Società è fortemente impegnata – come evidenziato anche nel paragrafo "Ambiente" – a ricondurre ad unità le modalità operative da applicare a tutti i contesti di *business* nei quali opera, secondo i principi e le logiche dell'articolato "Sistema di gestione" adottato dal Gruppo FS, con un'attenta pianificazione delle attività ed un articolato monitoraggio sulla realizzazione della stessa.

Con riferimento ai fattori esogeni, la Società è fortemente impegnata ad incrementare il proprio grado di controllo e monitoraggio sui processi *core*, con particolare riguardo a quelli maggiormente rilevanti, in un'ottica di continuo *benchmarkings* sia di tipo esterno (nei confronti dei *competitors* e dei *partners*) sia interno (tra le diverse strutture territoriali in cui si articola l'azienda). La Società si è attivata per accelerare il processo di miglioramento delle procedure di controllo interno, adottando le necessarie azioni di *upgrading* sui sistemi informativi.

Tra i fattori esogeni, la diffusione su scala globale di emergenze epidemiologiche o pandemiche che colpiscono la popolazione (i.e. Covid-19) può determinare, oltre a un deterioramento del quadro macroeconomico, rallentamenti nell'attività dell'impresa, derivanti da provvedimenti emanati da autorità nazionali ed estere, da indisponibilità di personale, da difficoltà incontrate dalla clientela nella fruizione dei servizi di mobilità collettiva, da discontinuità nella catena di fornitura, con impatti negativi sui risultati della Società. La società e più in generale il Gruppo FS, si è dotato di processi e procedure che supportano l'identificazione, la gestione e il monitoraggio degli eventi con potenziali impatti significativi sulle risorse e sul *business* dell'impresa. Tali processi sono volti a massimizzare la tempestività e l'efficacia delle azioni intraprese.

In ordine invece a possibili fattori di rischio connessi agli aspetti più propriamente finanziari, la Società non ha fatto ricorso all'uso di strumenti finanziari passibili di esporla a rischi di esposizione verso i creditori o il sistema bancario.

Con riferimento invece ai rischi di credito, di liquidità di mercato in termini di tasso di interesse, si rinvia alle Note al bilancio per una più dettagliata trattazione in linea con quanto previsto dai principi contabili di riferimento.

Conflitto militare Russia – Ucraina

Il Gruppo FS è caratterizzato da una attività complessa e variegata, domestica e internazionale, che lo espone a diversi fattori di rischio legati alle possibili conseguenze del conflitto tra Ucraina e Russia. In tale contesto, assumono rilievo diverse fattispecie di rischio, in particolare quelle legate:

- allo sviluppo del *business*, quali riduzione del traffico, domanda di mobilità e minore propensione al viaggio/flussi turistici, chiusura frontiere o sanzioni con riduzione trasporto passeggeri e merci, restrizioni alle relazioni economiche e di cooperazione;
- ai fattori macroeconomici e finanziari, quali volatilità dei prezzi di commodities energetiche, volatilità dei prezzi di materie prime, volatilità prevista dei mercati finanziari globali, dei tassi di cambio e dei tassi di interesse;
- alla supply chain, come l'indisponibilità delle materie prime e componenti, indisponibilità delle fonti energetiche, interruzione della catena di fornitura di fattori produttivi per la continuità del servizio e/o degli investimenti;
- Cyber Crime, ad es. attacchi diretti ad asset di Società che operano in loco o nei Paesi limitrofi ovvero l'intensificazione dello stesso con potenziale impatto sull'interruzione dei servizi e sulle infrastrutture critiche.

La società è dotata di processi e procedure che supportano l'identificazione, la gestione e il monitoraggio degli eventi con potenziali impatti significativi sulle risorse e sul *business* dell'impresa. Tali processi sono volti a massimizzare la tempestività e l'efficacia delle azioni intraprese. Si specifica inoltre che la società non opera direttamente nei paesi coinvolti dal conflitto.

Allo scopo di mitigare i fattori di rischio che possono avere un impatto nella gestione economico-finanziaria della società, Busitalia si è dotata di un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex. D. Lgs. 231/2001 e di un Modello Anti Bribery & Corruption Management System di cui si illustrano, di seguito, gli elementi salienti.

- **Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001**

La Società è dotata di un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001 approvato, nella versione aggiornata, nel corso della riunione del Consiglio di Amministrazione del 15 febbraio 2021.

All'Organismo di Vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione, sono attribuiti i poteri e le responsabilità necessari a svolgere le funzioni di vigilanza ad esso demandate dall'art. 6 del Decreto, in ordine all'adeguatezza e all'osservanza del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalla Società. L'Organismo di Vigilanza, nominato in data 25 maggio 2021 con mandato di durata triennale (2021-2024), ha composizione plurisoggettiva (come previsto dalla normativa aziendale di riferimento è composto da due professionisti esterni al Gruppo di cui uno con funzioni di Presidente e dal Responsabile Audit di Busitalia).

- **Modello Anti Bribery & Corruption Management System**

Nel corso dell'esercizio 2021 il Framework Anticorruzione della Società, costituito dalla Linee di Indirizzo in tema di Anticorruzione, dal Modello di Organizzazione e Gestione ex. D. Lgs. 231/01, e dal Modello *Anti Bribery & Corruption Management System* (ABC), ha ottenuto progressivo consolidamento. In tal senso sono stati perfezionati passaggi significativi: l'accertamento che gli standard di condotta declinati nel testo del Modello trovino tutti ricezione nel contenuto dei testi delle procedure e dei protocolli posti a disciplina dei processi aziendali, una produzione semestrale di flussi informativi da parte dei Responsabili dei processi circa fenomeni di potenziale rilevanza, scambio di informazioni tra il Presidio ABC della Società con gli altri Organi di Controllo e Vigilanza in funzione di un più ampio presidio del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR) della Società.

Il Modello ABC di Busitalia, redatto in aderenza ai criteri logici di composizione dell'omologo documento della Capogruppo FS, concorre quindi efficacemente al potenziamento progressivo del SCIGR ed a tutela, anche proattiva, dei valori non solo di legalità, ma anche di integrità, correttezza, eticità fatti propri dal Codice Etico di Gruppo ed a cui tutte le Società del Gruppo, Organi Sociali, Management e l'intero personale dipendente è chiamato ad ispirare ed orientare la rispettiva condotta.

INVESTIMENTI

Nel corso dell'esercizio la Società ha realizzato investimenti complessivi dell'esercizio per 15.678 mila euro che hanno interessato principalmente:

- a) investimenti in "Immobili, impianti e macchinari" per 15.493 mila euro relativi all'acquisto di n. 53 autobus nuovi e n. 2 autobus usati da destinare all'esercizio della Direzione regionale Umbria (comprensivi di allestimenti e sistemi informativi di bordo) pari a 11.136 mila euro; 48 mila euro relativi a impianti di erogazione carburante e lavaggio e per 91 mila euro per l'acquisto di nuovi macchinari elettronici, quali PC e stampanti. Gli investimenti comprendono anche 4.218 mila euro riferiti ai diritti d'uso di fabbricati civili derivanti dall'applicazione del principio IFRS16 a un nuovo contratto di locazione verso la controparte del gruppo Grandi Stazioni Immobiliari;
- b) investimenti in "attività immateriali" per 185 mila euro legati agli sviluppi del *software* aziendale integrato Board, oltre a sviluppi del Software utilizzato per la rendicontazione dei Ricavi da mercato.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso del 2021 non sono stati attivati dalla Società attività o progetti di ricerca e sviluppo.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE

Nel corso dell'esercizio 2021 la Società ha assicurato le proprie aree di *business* anche attraverso le sue società controllate e partecipate. In particolare:

- la gestione dei servizi sostitutivi ferroviari sull'intero territorio nazionale per conto della consociata Trenitalia attraverso la società controllata **Busitalia Rail Service S.r.l.**, e che attraverso la partecipazione di quest'ultima al Consorzio Elio S.c.ar.l. cura anche quota parte dei servizi sostitutivi realizzati in Lombardia per conto della società Trenord;
- la gestione del servizio urbano di Firenze, attraverso la controllata **Ataf Gestioni S.r.l.** fino al 31 ottobre 2021;
- la gestione dei contratti di servizio extraurbano **in Toscana** attraverso la partecipazione alle **Società Consortili** operanti nell'ambito della Regione Toscana fino alla data del 31 ottobre 2021;
- la gestione dei contratti di servizio extraurbano ed urbano **in Umbria**, attraverso partecipazione alle **Società Consortili** operanti nell'ambito della Regione Umbria;
- la gestione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale nei Bacini di Padova e Rovigo attraverso la controllata **Busitalia Veneto S.p.A.** e del Bacino di Salerno attraverso la società controllata **Busitalia Campania S.p.A.**
- la gestione del comparto dedicato al trasporto turistico nella città di Firenze attraverso il controllo della società **Firenze City Sightseeing S.r.l.** tramite la partecipazione di maggioranza di Ataf Gestioni S.r.l.;
- la gestione del mercato pubblicitario veicolato attraverso la flotta e l'infrastruttura (paline, pensiline, ecc.) relativa al servizio urbano di Firenze, attraverso il controllo – tramite partecipazione di maggioranza di Ataf Gestioni – della società **I-MAGO S.p.A.**, società poi ceduta in data 14 dicembre 2021 al socio di minoranza IGP Decaux avendo concluso le attività del TPL urbano ed extraurbano il 31 ottobre 2021;
- la gestione dei servizi di manutenzione alla flotta attraverso il controllo della società **SAVIT S.r.l.**;
- la presenza all'estero, in Olanda, nel settore del TPL gomma e tramviario attraverso le controllate **Qbuzz BV** e **Qbuzz MS BV**;
- la partecipazione alla gestione – attraverso quote minoritarie nell'ambito delle rispettive società – di altri ambiti di *business*, quali:
 - o il trasporto pubblico locale nell'area suburbana di Firenze, fino al 31 ottobre 2021, attraverso la società **Li-nea S.p.A.** (con una partecipazione del 34% detenuta da Ataf Gestioni S.r.l.);
 - o il trasporto pubblico locale ferroviario nel bacino di Arezzo, attraverso la società **LFI S.p.A.** con una partecipazione minoritaria al 4,17% di Ataf Gestioni S.r.l..

Nel complesso, l'andamento dell'insieme delle società controllate e partecipate nel corso del 2021 è stato fortemente impattato dalla pandemia Covid-19 e per le società operanti nell'area Toscana dalla cessione delle attività al subentrante Autolinee Toscane in data 31 ottobre 2021.

In particolare, si riassumono i risultati di Conto Economico delle società controllate dirette registrati nell'esercizio 2021:

- Ataf Gestioni S.r.l.:
 - o RICAVI pari a 63,3 milioni di euro con un decremento di 14,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
 - o EBITDA pari a 7,1 milioni di euro con un'incidenza del 11% rispetto al totale ricavi;
 - o Risultato Netto positivo pari a 2,1 milioni di euro, con un incremento di circa 1,9 milioni di euro rispetto all'anno precedente.
- Busitalia Rail Service S.r.l.:
 - o RICAVI pari a 75,7 milioni di euro con un incremento di 22,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
 - o EBITDA di circa 10,7 milioni di euro con un'incidenza del 14,2% rispetto al totale ricavi;
 - o Risultato Netto, si registra un utile di circa 5,2 milioni di euro in aumento rispetto al 2020 di 1,6 milioni di euro.
- Busitalia Veneto S.p.A.:
 - o RICAVI pari a 88,1 milioni di euro con un incremento di 9,1 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
 - o EBITDA di circa 1,8 milioni di euro con un'incidenza del 2% rispetto al totale ricavi;
 - o Risultato Netto registra una perdita di circa 9,4 milioni di euro, in peggioramento di circa 9,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.
- Busitalia Campania S.p.A.:
 - o RICAVI pari a 32,3 milioni di euro sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente;
 - o EBITDA negativo pari a circa 0,7 milioni di euro, con un'incidenza del -2,3% rispetto al totale ricavi;
 - o Risultato Netto che registra una perdita di oltre 3 milioni di euro.
- Savit S.r.l.:
 - o RICAVI pari a 12,5 milioni di euro con un incremento di 2,1 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
 - o EBITDA con un importo positivo pari a circa 0,3 milioni di euro con un'incidenza del 4,4% rispetto al totale ricavi;
 - o Risultato Netto positivo di 0,1 milioni di euro.

Con riferimento alle società estere:

- Qbuzz B.V.:
 - o RICAVI pari a circa 299 milioni di euro con un incremento di 15,2 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
 - o EBITDA con un valore positivo pari a circa 48,6 milioni di euro, con un'incidenza del 16,3% rispetto al totale ricavi;
 - o Risultato Netto con un utile di 1,6 milioni di euro con un miglioramento di circa 9,8 milioni di euro dell'esercizio precedente.

- QBUZZ Mobility Service B.V.:

- o Con un volume d'affari complessivo di circa 1,5 milioni di euro, si è attestata su risultati di sostanziale pareggio, stante la sua missione ancillare nei confronti della società Qbuzz B.V.

Le Società Consortili partecipate dalla Società hanno chiuso il bilancio al 31 dicembre 2021 in sostanziale pareggio. Tale risultato è connesso alla natura di tali società, che presidiano la gestione dei contratti di servizio, ma con l'effettuazione dei servizi, attraverso risorse umane e tecniche, assicurati dai consorziati.

AZIONI PROPRIE

La Società non possiede azioni o quote della società controllante, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. neppure per tramite di società fiduciaria o per interposta persona. Nel corso dell'esercizio non sono state acquistate od alienate azioni o quote della controllante.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le interrelazioni tra Busitalia, le società del Gruppo FS, e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale, in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali - ove del caso - ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne; le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione e nel rispetto delle Procedure Amministrativo Contabili di Gruppo e societarie e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

ALTRE INFORMAZIONI

Sedi secondarie

La sede secondaria della Società, dove ha luogo la rappresentanza stabile della Direzione Regionale Umbria, è situata in Perugia Strada Santa Lucia, 4 cap. 06125.

PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali di maggior rilievo in essere al 31 dicembre 2021. A tutt'oggi, e salvo ove diversamente specificato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società sia esposta a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria.

Procedimenti Penali

Nell'ambito del Procedimento penale n. 6769/2015 avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia, il Giudice dell'Udienza Preliminare, con decreto in data 11 giugno 2018, ha disposto il rinvio a giudizio degli indagati e della Società, provvedendo a riqualificare il reato in imputazione da quello previsto dall'art. 640 bis c.p. (Truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche) in quello meno grave di cui all'art. 640, comma 2 n. 1 (Truffa aggravata ai danni dello Stato). Il provvedimento è stato emesso nei confronti di Busitalia Sita-Nord in relazione al presunto illecito amministrativo configurato dagli artt. 5, 24 e 25 D. Lgs. 231/2001 in relazione al reato di cui all'art. 640 comma 2 n. 1 c.p. L'udienza dibattimentale è in corso. La prossima udienza del procedimento si terrà il 16 marzo 2022, per l'audizione di testi del p.m.

Il Procedimento penale n. 6224/2016 RGNR, pendente innanzi alla Procura della Repubblica di Parma, riguarda la gara per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma nel bacino di Parma, in relazione alla quale vengono contestati al precedente Amministratore Delegato (decaduto dalla carica nel corso del mese di aprile 2021) ed a un dirigente di Busitalia Sita Nord S.r.l. e ad altri soggetti, i reati di turbata libertà degli incanti (art. 353 c.p.), rivelazione del contenuto di documenti segreti (art. 621 c.p.) e corruzione tra privati (art. 2635 commi 2 e 3 c.c.). In data 28 agosto 2019 è stato notificato alla Società l'avviso di conclusioni delle indagini preliminari ex art. 415 bis c.p.p. nel quale è stata formalizzata l'incolpazione ex D.lgs. 231/2001 a carico di Busitalia Sita Nord S.r.l., in relazione all'illecito amministrativo (art. 25 ter, comma 1, lett. s bis) collegato al reato di corruzione tra privati. In data 22 dicembre 2020, il G.U.P. del Tribunale di Parma ha emesso il decreto che dispone il giudizio a carico della Società in relazione all'illecito amministrativo (art. 25 ter, comma 1, lett. s bis) del D.Lgs. n. 231/2001) collegato al reato di corruzione tra privati e in qualità di responsabile civile in relazione alle condotte ascritte all'ex Amministratore Delegato e al Responsabile della Struttura Pianificazione Strategica e Sviluppo Mercati della Società. Il decreto in questione è stato notificato alla Società in data 17 febbraio 2021. La prima udienza del dibattimento, già fissata il 15.9.2021, è stata rinviata al 09 marzo 2022 e la successiva al 22 aprile 2022.

Alla pendenza dei procedimenti penali sopra riportati consegue il potenziale rischio di applicazione di sanzioni pecuniarie inferiori ad un milione di euro, e interdittive stabilite dalla normativa prevista dal D. Lgs. 231/2001 oltre alla possibilità che la Società possa incorrere nell'esclusione da gare pubbliche ai sensi dell'art. 80 del Codice dei contratti pubblici.

In relazione a quanto sopra esposto, si sottolinea che, nell'ambito dei due procedimenti in questione, la cui fase dibattimentale è ancora in corso in primo grado, non sono state emesse ad oggi sentenze di condanna nei confronti della Società, a carico di amministratori o dirigenti. I rischi sopra evidenziati sono stati peraltro concretamente attenuati, sia attraverso l'adozione di misure di miglioramento delle procedure e dell'organizzazione che la Società ha già iniziato a implementare, sia mediante la dimostrazione che le circostanze di fatto inerenti ai procedimenti penali in questione non possono in concreto ostare la futura partecipazione della Società alle gare pubbliche, né rappresentano un rischio per gli affidamenti in corso.

Sulla base di tali considerazioni nonché delle conoscenze acquisite, dei riscontri delle analisi a oggi effettuate anche con il supporto di consulenti esterni, non sono stati effettuati specifici accantonamenti sui rischi sopra descritti, in quanto ritenuti solo possibili e tali da non avere influenze significative sulla capacità dell'azienda di operare in continuità aziendale. Non è tuttavia possibile escludere eventuali sviluppi negativi – a oggi non prevedibili né determinabili – derivanti dai procedimenti giudiziari in corso, che saranno oggetto di coerente valutazione ai fini di eventuali accantonamenti nei futuri esercizi.

Procedimenti Dinanzi alle Autorità Nazionali e Comunitarie

Procedimento istruttorio avviato con provvedimento del 3.6.2020 dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (“AGCM”) volto ad accertare l’eventuale violazione dell’art. 102 TFUE in materia di abuso di posizione dominante nei confronti del consorzio ONE s.c. a r.l. e di 26 operatori consorziati, (tra i quali Busitalia) in relazione a una presunta strategia ostruzionistica e dilatoria consistente nel mancato trasferimento di informazioni e dati necessari, nonché nella mancata attuazione degli atti propedeutici al trasferimento dei beni essenziali ai fini del subentro del nuovo aggiudicatario nella gestione dei servizi di TPL oggetto della procedura di gara indetta dalla Regione Toscana.

In considerazione della particolare urgenza, l’AGCM ha ritenuto di dover adottare misure cautelari inaudita altera parte, richiedendo la trasmissione, da parte degli operatori uscenti, ciascuno per la parte di competenza, di dati e informazioni necessari per il trasferimento dei beni essenziali, di cui l’Autorità avrebbe rilevato la mancanza, in modo da consentire il subentro del nuovo aggiudicatario nella gestione dei servizi nella data programmata dalla Regione. Tutti i soggetti interessati hanno dato puntuale attuazione alle misure ordinate dall’Autorità. Il termine per la conclusione del procedimento è stato prorogato al 30 giugno 2022.

Adesione al consolidato fiscale

La Società ha aderito all’opzione del consolidato fiscale ai sensi dell’art. 117 D.P.R. 917/86 (“TUIR”) dall’esercizio 2013 e rinnovato l’opzione con cadenza triennale fino all’esercizio 2024.

Informativa relativa all’articolo 2497 ter

La Società è sottoposta ad attività di direzione e coordinamento della Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. La Società opera in accordo alle Linee Guida ed alle Disposizioni Organizzative del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Si evidenzia che - oltre alle richiamate Disposizioni Organizzative - la Società tiene in considerazione le indicazioni emesse dalla controllante, in particolare, tra l’altro sulle scelte operate per le operazioni poste in essere ai fini della Responsabilità Amministrativa della Società (D.lgs. n. 231 del 2001).

Informativa sulla retribuzione dei vertici aziendali

Si riepilogano di seguito gli emolumenti assegnati ai vertici aziendali:

		Fino al 9 dicembre 2021 annuale	Dal 10 dicembre 2021 annuale
Presidente del Consiglio di Amministrazione			
Compenso fisso:	emolumento carica ex art. 2389 I comma c.c.	30.000	70.000
Compenso fisso:	emolumento deleghe ex art. 2389 III comma c.c.	270.000	
Amministratore Delegato e Direttore Generale			
		Fino al 9 dicembre 2021 annuale	Dal 10 dicembre 2021 annuale

Compenso fisso:	emolumento deleghe ex art. 2389 III comma c.c.	42.500	30.000
Compenso fisso:			220.000
Compenso variabile:			80.000
(*) Emolumento adeguato dal CdA del 29 aprile 2021 per le deleghe gestorie attribuite al Presidente in carica			

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il 2021 è stato caratterizzato dal protrarsi della crisi pandemica, che ha comportato ancora significative flessioni nei volumi dei passeggeri trasportati e quindi dei ricavi da traffico dei titoli di viaggio. Il perdurare della attuale situazione e le conseguenti misure, anche normative rese e che proseguono anche nel corso del corso del 2022, potranno indurre la società ad adottare, nuovamente ed ove possibile, le misure di contenimento costi, in considerazione della possibile rimodulazione dei servizi di TPL richiesti dagli Enti. La società metterà quindi in capo tutte le azioni per un fruttuoso confronto con gli Enti affidanti al fine di garantire certezza e tempestività nell'erogazione dei mezzi finanziari attesi.

Il 2022 sarà l'anno di ripartenza su cui porre le basi per un rilancio del *business* e per il recupero delle marginalità.

La Capogruppo FS, in tal senso, ha quindi trasmesso nell'ultimo trimestre dell'esercizio 2021, le Linee Guida a tutte le società del Gruppo, ai fini della predisposizione di un Piano Industriale di durata decennale.

Il Consiglio di Amministrazione di Busitalia ha quindi approvato in data 15 marzo 2022 il Piano industriale 2022-2031 di Busitalia in coerenza con le Linee Guida ricevute.

I principi salienti del Piano sono finalizzati a consolidare il ruolo di Busitalia come operatore di primo piano nel trasporto pubblico locale su gomma, orientando le proprie scelte strategiche secondo le seguenti principali direttrici:

- interventi sia in Italia sia all'estero di crescita dei passeggeri e di recupero della marginalità per mezzo della creazione di sinergie del servizio TPL intermodale nelle aree urbane, del turismo e servizi "ultimo miglio" con Trenitalia;
- progetti di sviluppo attraverso la partecipazione a gare per l'espletamento dei servizi TPL sia in Italia sia all'estero;
- transizione verso flotte green in coerenza con obiettivi sulla sostenibilità di FS;
- interventi sui canali di vendita e di comunicazione per mirare alla digitalizzazione dei servizi offerti.

Il Piano di sviluppo del Gruppo Busitalia dovrà poi essere sostenuto da efficaci azioni orientate alla crescita dei ricavi e della redditività, che potranno consentire la realizzazione degli investimenti pianificati secondo logiche di sostenibilità economico-finanziaria.

Roma, 15 marzo 2022

L'Amministratore Delegato e Direttore Generale

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021

Prospetti contabili

Conto economico*valori in unità di euro*

	Note	2021	2020
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	80.987.782	76.559.994
Altri proventi	5	22.770.618	18.242.415
Totale ricavi operativi		103.758.400	94.802.409
Costo del personale	6	(53.731.286)	(50.068.657)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	7	(9.930.613)	(7.542.583)
Costi per servizi	8	(23.803.134)	(20.553.577)
Costi per godimento beni di terzi	9	(1.603.980)	(1.424.360)
Altri costi operativi	10	(1.764.129)	(1.623.469)
Totale costi operativi		(90.833.141)	(81.212.646)
Ammortamenti	11	(7.732.791)	(9.153.963)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	12	(2.375.863)	(11.425.154)
Accantonamenti		-	-
Risultato operativo		2.816.605	(6.989.354)
Proventi finanziari	13	3.787.299	4.172.199
Oneri finanziari	14	(15.590.977)	(19.575.326)
Totale proventi e oneri finanziari		(11.803.678)	(15.403.127)
Risultato prima delle imposte		(8.987.073)	(22.392.481)
Imposte sul reddito	15	580.225	(303.021)
Risultato del periodo delle attività continuative		(8.406.849)	(22.695.502)
Risultato delle attività operative cessate al netto degli effetti fiscali	16	2.466.834	1.416.514
Risultato netto d'esercizio		(5.940.015)	(21.278.988)

*La società ai fini dell'applicazione dell'IFRS 5 ha rideterminato gli importi del 2020 nel rispetto del principio di comparabilità.

Conto economico complessivo*valori in unità di euro*

	Note	2021	2020
Risultato netto d'esercizio		(5.940.015)	(21.278.988)
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:			
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	28	536.112	(670.373)
Effetto fiscale Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	28	(128.667)	160.889
Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:			
Quota efficace delle variazioni di <i>fair valued</i> della copertura dei flussi finanziari		-	-
Differenze di cambio		-	-
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		407.445	(509.484)
Totale Conto economico complessivo dell'esercizio		(5.532.570)	(21.788.472)

Situazione patrimoniale-finanziaria

		<i>valori in unità di euro</i>	
	Note	31.12.2021	31.12.2020
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	17	51.491.169	68.832.172
Investimenti immobiliari	18	3.753.541	3.933.392
Attività immateriali	19	11.457.486	11.990.105
Attività per imposte anticipate	20	1.142.142	1.270.809
Partecipazioni	21	42.314.287	56.050.287
Altre attività non correnti	22	36.279	36.279
Totale attività non correnti		110.194.904	142.113.045
Rimanenze	23	2.442.133	3.622.553
Crediti commerciali correnti	24	52.127.483	63.121.624
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	25	9.927.276	12.460.485
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	26	599.320	25.665
Crediti tributari	27	243.707	-
Altre attività correnti	22	21.895.302	26.794.070
Totale attività correnti		87.235.220	106.024.398
Totale attività		197.430.125	248.137.443
Patrimonio Netto			
Capitale sociale	28	73.000.000	73.000.000
Riserve	28	9.771.136	9.771.136
Riserve di valutazione	28	(3.292.758)	(3.700.204)
Utili (Perdite) portati a nuovo	28	(11.529.146)	9.749.841
Utile (Perdite) d'esercizio	28	(5.940.015)	(21.278.988)
Totale Patrimonio Netto		62.009.217	67.541.785
Passività			
Debiti verso soci per finanziamenti non correnti	29	29.241.543	36.514.429
Finanziamenti a medio/lungo termine	29	14.692.181	28.638.821
TFR e altri benefici ai dipendenti	30	12.425.763	17.461.772
Fondi rischi e oneri	31	3.224.616	6.240.460
Passività per imposte differite	20	519.763	519.763
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	32	4.256.859	2.969.461
Altre passività non correnti	33	249.053	137.094
Totale passività non correnti		64.609.778	92.481.800
Debiti verso soci per finanziamenti gruppo	29	17.272.886	37.272.886
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	29	7.167.158	9.717.487
Debiti commerciali correnti	34	29.395.627	21.849.910
Debiti per imposte sul reddito	35		163.508
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	32	2.830.707	2.462.057
Altre passività correnti	33	14.144.753	16.648.010
Totale passività correnti		61.853.210	88.113.858
Totale passività		135.420.908	180.595.658
Totale Patrimonio Netto e passività		197.430.125	248.137.443

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

valori in unità di euro

	Riserve									
	Capitale sociale	Riserve			Riserve di valutazione		Totale Riserve	Utile (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti				
Saldo al 01 Gennaio 2020	73.000.000	1.476.010	-	8.249.598	-	(3.190.720)	6.534.888	8.884.840	910.528	89.330.257
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Distribuzione dividendi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente	-	45.527	-	-	-	-	45.527	865.001	-910.528	-
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utile/ (Perdite) complessivo rilevato	-	-	-	-	-	-509.484	-509.484	-	-21.278.988	-509.484
<i>di cui:</i>										
<i>Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali</i>	-	-	-	-	-	<i>-670.373</i>	<i>-670.373</i>	-	-	<i>-670.373</i>
<i>Effetto fiscale utili/(perdite) relativi a benefici attuariali</i>	-	-	-	-	-	<i>160.889</i>	<i>160.889</i>	-	-	<i>160.889</i>
<i>Utile/(Perdita) d'esercizio</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	<i>-21.278.988</i>	<i>-21.278.988</i>
Saldo al 31 dicembre 2020	73.000.000	1.521.537	-	8.249.598	-	(3.700.204)	6.070.932	9.749.841	(21.278.988)	67.541.785
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Distribuzione dividendi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente	-	-	-	-	-	-	-	(21.278.988)	21.278.988	-
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utile/ (Perdite) complessivo rilevato	-	-	-	-	-	407.446	407.446	-	(5.940.015)	(5.532.569)
<i>di cui:</i>										
<i>Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali</i>	-	-	-	-	-	<i>536.112</i>	<i>536.112</i>	-	-	<i>536.112</i>
<i>Effetto fiscale utili/(perdite) relativi a benefici attuariali</i>	-	-	-	-	-	<i>(128.666)</i>	<i>(128.666)</i>	-	-	<i>(128.666)</i>
<i>Utile/(Perdita) d'esercizio</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	<i>(5.940.015)</i>	<i>(5.940.015)</i>
Saldo al 31 dicembre 2021	73.000.000	1.521.537	-	8.249.598	-	(3.292.758)	6.478.378	(11.529.146)	(5.940.015)	62.009.217

Rendiconto finanziario

valori in unità di euro

	2021	2020
Utile/(perdita) di esercizio	-5.940.015	-21.278.988
Imposte sul reddito	-580.225	303.021
Proventi/(oneri) finanziari	-1.707.206	-1.940.736
Ammortamenti	9.486.634	11.392.517
Plus valenze da alienazione	-7.955.555	
Accantonamenti e svalutazioni	19.224.626	29.633.423
Variazione delle rimanenze	91.140	116.519
Variazione dei crediti commerciali	10.473.459	7.564.836
Variazione dei debiti commerciali	7.545.717	-2.563.282
Variazione delle altre passività	-2.391.712	-8.105.791
Variazione delle altre attività	4.898.768	5.191.087
Utilizzi fondi rischi e oneri	-2.675.951	-1.729.592
Pagamento benefici ai dipendenti	-4.933.795	-1.613.033
Variazione dei crediti/debiti per imposte che non generano flussi di cassa	148.951	358.047
Interessi incassati/(pagati)	-1.659.258	358.047
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' OPERATIVA	29.966.593	38.607.015
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	-5.042.234	-7.388.402
Investimenti in attività immateriali	-184.893	-631.473
Investimenti in partecipazioni	-	-13.154.463
Investimenti al lordo dei contributi	-5.227.126	-21.174.338
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	-	15.000
Disinvestimenti da cessione Gara Toscana*	22.189.717	-
Disinvestimenti	22.189.717	15.000
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO	16.962.591	-14.569.002
Variazione delle passività del leasing	-2.668.596	-2.409.211
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	-23.769.854	-6.310.533
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	-20.000.000	-1.684.928
Variazione delle attività finanziarie	2.533.209	3.428.983
Variazione delle passività finanziarie	-	-
Dividendi	3.489.727	4.190.307
Variazioni patrimonio netto	-	-
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' FINANZIARIA	-40.415.514	-2.785.382
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	573.657	-26.356
Disponibilità liquide a inizio periodo	25.665	52.021
Disponibilità liquide a fine periodo	599.322	25.665

* Per il dettaglio degli importi della cessione si rinvia al Paragrafo "Principali eventi dell'esercizio" della Relazione sulla Gestione

Note al bilancio

1. Premessa

Busitalia Sita Nord S.r.l. è una società costituita e domiciliata in Roma e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma.

La Società è soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

La pubblicazione del presente bilancio è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 15 marzo 2022 e lo stesso sarà sottoposto all'Assemblea per l'approvazione ed il successivo deposito, entro i termini previsti dalla legge. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio.

La Società, optando per l'esenzione dal consolidamento prevista dall'IFRS 10, ha redatto il bilancio d'esercizio. Il bilancio consolidato viene redatto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da cui Busitalia Sita Nord è direttamente controllata. La capogruppo ha sede in Roma, in Piazza della Croce Rossa 1, indirizzo presso il quale è possibile ottenere tale documento nei termini e con le modalità previste dalla vigente normativa.

La società KPMG S.p.A. è incaricata della revisione legale dei conti.

2. Criteri di redazione del bilancio

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards* - IAS e *International Financial Reporting Standards* - IFRS) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi riportati nel presente documento.

Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

La valuta funzionale della Società è l'euro, base di presentazione del bilancio, che rappresenta la moneta corrente dei paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di euro.

Il bilancio è costituito dalla Situazione patrimoniale-finanziaria, dal Conto economico, dal Conto economico complessivo, dal Prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal Rendiconto finanziario e dalle relative Note; in dettaglio:

- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle *continuing operation* da quello delle *discontinued operation*;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;

- la Situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente" con specifica separazione, se presenti, delle attività/passività classificate come possedute per la vendita o incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita;
- il Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il metodo indiretto.

La Relazione finanziaria è accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che correda il bilancio di esercizio.

La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella Nota - Gestione dei rischi finanziari.

Il bilancio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per i casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

Si precisa, inoltre, che con il termine "corrente" s'intendono i 12 mesi successivi la data di riferimento del presente documento, mentre per "non corrente" i periodi oltre i 12 mesi successivi la medesima data.

Nella predisposizione del presente bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020, ad eccezione di quanto descritto nei successivi paragrafi.

CONTINUITA' AZIENDALE

Il presente bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. In particolare, Busitalia Sita Nord continuerà ad operare nei seguenti bacini:

- della Regione Umbria per l'espletamento dei Servizi TPL di gomma, ferro e navigazione e Servizi a mercato con ricavi complessivi pari a 78.836 mila euro, oltre ai Servizi a Mercato (The Mall Firenze, Volainbus etc) con ricavi complessivi pari a 786 mila euro;
- dalla Corporate per i Service amministrativi e informatici oltre che di direzione strategica.

Inoltre, la società nel corso degli anni si è diversificata in vari segmenti di mercato anche attraverso il controllo di diverse società in Italia e all'estero.

Impatti derivanti dall'esito del procedimento della Gara Toscana

Gli Amministratori avevano provveduto, già in sede di predisposizione del bilancio d'esercizio 2020, a valutare i potenziali effetti derivanti dall'eventuale subentro del nuovo gestore per i servizi in Toscana.

Il trasferimento di tali *assets* al subentrante ha consentito il recupero integrale del valore del capitale investito, ivi incluso quello relativo alla controllata Ataf Gestioni.

La soccombenza del contenzioso sull'aggiudicazione della Gara Toscana e la cessione delle attività della Direzione Regionale Toscana, non sono tali da mettere a repentaglio la continuità aziendale della Società alla luce della sua adeguata patrimonializzazione, anche tenendo conto di quello in dotazione alle Società controllate, e degli sviluppi intervenuti ed attesi da Piano Industriale 2022-2031 nel perimetro di attività del polo Busitalia.

Impatti derivanti dalla Gara Direzione Regionale Umbria

Con riferimento alla situazione della Direzione Regionale Umbria, la Regione Umbria ha emanato, come più oltre riferito, la Delibera della Giunta Regionale n. 709 del 25 giugno 2019 avente ad oggetto "*Emanazione del bando di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico su gomma e lacuale. Azioni propedeutiche*", rinviando a successivi atti ulteriori determinazioni. La delibera si accompagna alla comunicazione di pre-informativa prevista dalla norma comunitaria, limitandosi ad individuare criteri di massima nonché gli importi complessivi dei corrispettivi che saranno relativi ai servizi che verranno posti a gara.

In data successiva, è stata emanata la Delibera della Giunta Regionale n. 203 del 25 marzo 2020 che ha dato Mandato a Umbria TPL e Mobilità S.p.A. (Agenzia unica per la Mobilità e il Trasporto Pubblico Locale) per la predisposizione della documentazione prodromica all'esperimento della gara ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di TPRL.

Si segnala in particolare che tali Delibere non esplicitano le logiche di determinazione né del perimetro dei beni da considerare come essenziali (e quindi da trasferire all'eventuale subentrante) né delle modalità di valorizzazione del prezzo di cessione, con ciò non consentendo al momento di procedere ad alcuna valutazione dell'eventuale *terminal value* in caso Busitalia Sita Nord dovesse risultare soccombente nella emananda procedura di gara.

La società proseguirà quindi le attività in forza di atti d'obbligo imposti dalla Regione Umbria per tutto il corso del 2022, e sulla base di quanto disposto dalla Legge Regionale n.5 dell'11 aprile 2016 che all'art 6 comma 1bis in materia di trasporto pubblico locale prevede che: "*L'imposizione dell'obbligo di continuità del servizio pubblico agli operatori economici titolari dei contratti prorogati di cui al comma 1, da parte degli enti affidatari dei servizi, permane fino alla conclusione dell'iter aggiudicativo dei servizi stessi assegnati con gara ad evidenza pubblica.*"

Gli Amministratori hanno conseguentemente, sulla base delle motivazioni sopra riportate, redatto il bilancio di esercizio nel presupposto della continuità ed hanno riflesso i rischi e le incertezze sui valori di bilancio al 31 dicembre 2021.

3. Principi contabili applicati

Di seguito sono riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del bilancio d'esercizio.

Immobili, impianti e macchinari

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e

ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'attivo patrimoniale.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a Conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del *component approach*, secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

L'ammortamento viene calcolato in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti.

La vita utile delle immobilizzazioni materiali e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati solo per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati.

Le aliquote di ammortamento e le vite utili sono le seguenti:

Categoria	Aliquota di ammortamento
Terreni	-
Fabbricati industriali	2%
Fabbricati civili strumentali	2%
Attrezzature industriali:	
<i>Macchinari e attrezzature</i>	10%
<i>Autobus per lo svolgimento del servizio di TPL</i>	6,25%
<i>Autobus da noleggio</i>	12,5%
<i>Veicoli ferro</i>	3,70%
<i>Navi e natanti</i>	15%
Altri beni:	
<i>Mobili e arredi</i>	12%
<i>Macchine d'ufficio elettroniche</i>	20%
<i>Telefoni cellulari</i>	20%

Beni in *leasing*

i. Individuazione

Alla data di inizio di un contratto di locazione o di affitto in generale (*inception date*, anteriore tra quella di stipula del contratto e quella in cui le parti si impegnano a rispettare i termini contrattuali) e, successivamente, ad ogni modifica dei termini e delle condizioni contrattuali, la Società verifica se lo stesso contiene o rappresenta un *leasing*. In particolare, un contratto contiene o rappresenta un *leasing* se trasferisce il diritto di controllare l'utilizzo di un bene identificato, per un periodo di tempo stabilito, in cambio di un corrispettivo. In presenza di contratti contenenti più componenti, di natura *leasing* e non *leasing*, e quindi rientranti sotto altri principi contabili, la Società provvede alla separazione delle diverse componenti.

La decorrenza del *leasing* inizia quando il locatore mette il bene a disposizione del locatario (*commencement date*) ed è determinata considerando il periodo non annullabile del contratto, cioè il periodo durante il quale le parti hanno dei diritti e degli obblighi legalmente esecutivi (*enforceable*) e include anche i *rent-free period*. A tale durata si aggiunge:

- il periodo coperto da un'opzione di rinnovo del contratto ("opzione di proroga" o *renewal option*), quando la Società è ragionevolmente certa di esercitare tale opzione;
- i periodi successivi alla data di risoluzione ("opzione di risoluzione" o *termination option*), quando la Società è ragionevolmente certa di non esercitare tale opzione.

Le opzioni di risoluzione detenute solo dal locatore non sono considerate.

La Società ha scelto di non applicare il principio IFRS 16 ai contratti di breve durata (*short term lease*), ovvero che hanno durata inferiore ai 12 mesi; ai contratti di modesto valore (*low value lease*), ovvero quelli in cui il bene, quando nuovo, oppure il valore complessivo del contratto, sono pari o inferiori a 5.000 euro. Per queste tipologie di contratto la Società rileva i pagamenti dovuti come costo con un criterio a quote costanti, o con altro criterio sistematico, se maggiormente rappresentativo.

ii. Contabilizzazione successiva

Alla data di decorrenza del *leasing*, la Società rileva l'attività per il diritto di utilizzo (*Right of Use* o RoU) nella corrispondente voce delle immobilizzazioni a seconda della natura del bene, e le passività del *leasing* (*lease liability*), classificate nelle voci Passività finanziarie correnti e non correnti. L'attività consistente nel diritto di utilizzo viene inizialmente valutata al costo, comprensivo dell'importo della valutazione iniziale della passività del *leasing*, rettificato dei pagamenti dovuti per il *leasing* effettuati alla data o prima della data di decorrenza, incrementato dei costi diretti iniziali sostenuti e di una stima dei costi che il locatario dovrà sostenere per lo smantellamento e la rimozione dell'attività sottostante o per il ripristino dell'attività sottostante o del sito in cui è ubicata, al netto degli incentivi al *leasing* ricevuti.

La passività del *leasing* viene valutata al valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing* non versati alla data di decorrenza. Ai fini dell'attualizzazione la Società utilizza, quando possibile e se evincibile dal contratto, il tasso di interesse implicito del *leasing* o, in alternativa, il tasso di finanziamento marginale (*incremental borrowing rate* IBR). I pagamenti dovuti per il *leasing* inclusi nella valutazione della passività comprendono i pagamenti fissi, i pagamenti variabili che dipendono da un indice o un tasso, gli importi che si prevede di pagare a titolo di garanzia sul valore residuo, il prezzo di esercizio di un'opzione di acquisto (che la Società ha la ragionevole certezza di esercitare), i pagamenti dovuti in un periodo di rinnovo facoltativo (se la Società ha la ragionevole certezza di esercitare l'opzione di rinnovo) e le penalità di risoluzione anticipata (a meno che la Società non abbia la ragionevole certezza di non risolvere anticipatamente il *leasing*).

Successivamente, l'attività per il diritto di utilizzo viene ammortizzata a quote costanti per l'intera durata del contratto, a meno che il contratto stesso non preveda il trasferimento della proprietà al termine della durata del *leasing*, ovvero il costo del *leasing* non rifletta il fatto che il locatario eserciterà l'opzione d'acquisto. In tale ultimo caso l'ammortamento sarà il più breve tra la vita utile del bene e la durata del contratto. Le vite utili stimate delle attività per il diritto di utilizzo sono calcolate secondo il medesimo criterio applicato alle voci di immobilizzazioni di riferimento. Inoltre, l'attività per il diritto di utilizzo viene diminuita delle eventuali perdite per riduzione di valore (*impairment*) in relazione alla CGU cui lo stesso Diritto fa parte e rettificata al fine di riflettere le rimisurazioni della passività del *leasing*.

La passività del *leasing*, successivamente alla valutazione iniziale alla data di decorrenza, è valutata al costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo ed è rimisurata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il *leasing* derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che la Società prevede di dover pagare a

titolo di garanzia sul valore residuo o quando la Società modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, proroga o risoluzione. Quando la passività del *leasing* viene rimisurata, il locatario procede ad una corrispondente modifica dell'attività per il diritto di utilizzo. Se il valore contabile dell'attività per il diritto di utilizzo è ridotto a zero, la modifica viene rilevata nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, la Società espone le attività per il diritto di utilizzo nelle stesse voci nelle quali sarebbero esposte le attività sottostanti il *leasing*, se fossero di proprietà, e le passività del *leasing* tra le altre passività finanziarie. A conto economico gli interessi passivi sulle passività del *leasing* costituiscono una componente degli oneri finanziari e sono esposti separatamente dalle quote di ammortamento delle attività per il diritto di utilizzo.

Investimenti immobiliari

Gli investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce "Immobili, impianti e macchinari".

Nel caso in cui venga avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce Rimanenze a seguito del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le rimanenze e ne viene sospeso l'ammortamento.

La Società, a partire dal 1° gennaio 2018, applica per le riclassifiche dalla/alla categoria "Investimenti immobiliari", le modifiche apportate dallo IASB al principio IAS 40 e adottate con il Regolamento UE n. 400 del 14 marzo 2018. Conseguentemente tali riclassifiche vengono operate solo quando vi è evidenza del cambiamento d'uso dell'immobile, considerando che di per sé, un cambiamento delle intenzioni della direzione aziendale circa l'uso dell'immobile stesso non costituisce prova di un cambiamento d'uso.

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati (ad eccezione delle Attività immateriali a vita utile indefinita) e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi, maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali, sono considerati parte del costo di acquisto. L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa, e cioè sulla base della stimata vita utile. In particolare, nell'ambito della Società, sono identificabili le seguenti principali attività immateriali:

(a) *Concessioni, licenze e marchi*

Le concessioni, le licenze e i marchi sono ammortizzati in quote costanti in base alla relativa durata.

I costi delle licenze *software*, inclusi delle spese sostenute per rendere il *software* pronto per l'utilizzo, sono ammortizzati a quote costanti in base alla relativa durata. I costi relativi alla manutenzione dei programmi *software* sono spesi nel momento in cui sono sostenuti.

(b) Diritti di brevetto ed utilizzo delle opere dell'ingegno

I brevetti ed i diritti di utilizzo delle opere dell'ingegno sono ammortizzati a quote costanti in base alla loro vita utile.

(c) Avviamento

L'avviamento rappresenta la differenza fra il costo sostenuto per l'acquisizione di un'attività aziendale e il valore corrente delle relative attività e passività identificabili acquisite al momento dell'acquisizione. L'avviamento è classificato come attività immateriale a vita utile indefinita e, pertanto, non viene assoggettato ad ammortamento sistematico bensì a valutazione almeno annuale volta a individuare eventuali perdite di valore (*Impairment test*). Non è consentito il ripristino di valore dell'avviamento nel caso di una precedente svalutazione per perdite di valore.

Ai fini della conduzione dell'*impairment test* l'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale è allocato sulle singole *Cash Generating Unit* (CGU) o a gruppi di CGU che si prevede beneficino delle sinergie della aggregazione, coerentemente con il livello minimo al quale tale avviamento viene monitorato all'interno della Società.

(d) Costi di ricerca e sviluppo

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al Conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le attività immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'attività immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

L'ammortamento di eventuali costi di sviluppo iscritti tra le attività immateriali inizia a partire dalla data in cui il risultato generato dal progetto è utilizzabile e viene effettuato in un periodo pari a 5 anni.

Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a Conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene e sono rilevati a Conto economico al momento dell'alienazione.

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

(a) Attività (immateriale e materiali) a vita utile definita

A ciascuna data di riferimento del bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che le immobilizzazioni materiali e immateriali possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività (*Impairment test*), imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a Conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* CGU cui tale attività appartiene.

Una perdita di valore è riconosciuta a Conto economico qualora il valore di iscrizione dell'attività, o della relativa *cash generating unit* a cui la stessa è allocata, sia superiore al suo valore recuperabile. Le riduzioni di valore di *cash generating unit* sono imputate in primo luogo a riduzione del valore contabile dell'eventuale avviamento attribuito alla stessa e, quindi, a riduzione delle altre attività, in proporzione al loro valore contabile e nei limiti del relativo valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività è ripristinato con imputazione al Conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

(b) Avviamento e attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

Il valore recuperabile dell'avviamento e quello delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore (*Impairment test*) annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore. Il valore originario dell'avviamento non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto sono valutate al costo rettificato per le perdite durevoli di valore.

Le partecipazioni detenute dall'impresa, non di controllo né di collegamento, che non siano quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulti attendibile sono valutate inizialmente, comunque, al costo, considerato quale migliore stima del *fair value* dell'investimento. Successivamente, tali partecipazioni sono valutate al *fair value*, con rilevazione degli effetti a conto economico.

Nel caso di partecipazioni valutate al costo, si procede ad una svalutazione con impatto al Conto economico laddove siano individuate perdite durevoli di valore. Qualora vengano meno le cause che hanno indotto la svalutazione è necessario ripristinare il valore fino alla concorrenza, al massimo, del costo originario. Tale ripristino viene iscritto a Conto economico.

Aggregazioni Aziendali

L'IFRS 3 definisce come aggregazione aziendale quell'operazione o evento attraverso cui le attività acquisite e le passività assunte costituiscono un'attività aziendale. In particolare, un'attività aziendale è tale se costituita da fattori di produzione e processi applicati a tali fattori che sono in grado di contribuire alla creazione di produzione.

Un'aggregazione aziendale può essere effettuata con modalità diverse determinate da motivi legali, fiscali o di altro genere. Può, inoltre, comportare l'acquisto, da parte di un'entità, del capitale di un'altra entità, l'acquisto dell'attivo netto di un'altra entità, l'assunzione delle passività di un'altra entità o l'acquisto di parte dell'attivo netto di un'altra entità che, aggregata, costituiscono una o più attività aziendali. L'aggregazione può essere realizzata tramite l'emissione di strumenti rappresentativi di capitale, il trasferimento di denaro, di altre disponibilità liquide o di altre attività, oppure tramite una loro combinazione. L'operazione può avvenire tra i soci delle entità che si aggregano o tra un'entità e i soci di un'altra entità. Può comportare la costituzione di una nuova entità che controlli le entità che partecipano all'aggregazione o l'attivo netto trasferito oppure la ristrutturazione di una o più entità che partecipano all'aggregazione.

Le *business combination* sono contabilizzate secondo il *purchase method*. Tale metodologia presuppone che il prezzo dell'acquisizione debba essere riflesso sul valore dei beni dell'entità acquisita e tale attribuzione deve avvenire al *fair value* (delle attività e delle passività) e non ai loro valori contabili. L'eventuale differenza residuale (positiva) costituisce l'Avviamento, negativa il Disavviamento o "*Badwill*".

Con riferimento alle operazioni tra entità sottoposte a controllo comune ("*Business combination under common control*"), fattispecie esclusa dall'ambito di applicazione dell'IFRS 3 e non disciplinata da altri principi contabili IFRS, in assenza di tale disciplina, vengono rilevate tenendo conto di quanto previsto dallo IAS 8, ovvero del concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell'operazione e da quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari di Assirevi in tema di IFRS).

Strumenti Finanziari

i. Classificazione e valutazione di Attività finanziarie

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dalla Società riflette sia dal Modello di *business* secondo il quale vengono gestite tali attività, sia le caratteristiche dei loro flussi finanziari. Il Modello di *business* indica se i flussi di cassa connessi con l'attività deriveranno alla società dai soli incassi degli stessi in base al contratto, dalla vendita della attività finanziaria stessa, o da entrambi. Ai fini della valutazione circa le caratteristiche dei flussi di cassa, la Società effettua il c.d. SPPI Test (*Solely Payment of Principal and Interest Test*) a livello di singolo strumento, per definire se lo stesso genera flussi che rappresentano il solo pagamento di capitale e interessi (SPPI Test superato).

Al momento della rilevazione iniziale una attività finanziaria viene classificata in una delle seguenti categorie:

- costo ammortizzato CA
- *fair value* rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI)

- *fair value* rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL)

(a) Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta esclusivamente per incassare i flussi di cassa contrattuali (Modello di *business HTC Held To Collect*); e
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI Test superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione, e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

(b) Attività finanziarie valutate al *fair value through other comprehensive income* (FVTOCI)

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta non solo per incassare i flussi di cassa contrattuali ma anche i flussi di cassa generati dalla sua vendita (Modello di *business HTC&S Held To Collect and Sale*); e
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI Test superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio, le altre variazioni del *fair value* dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI). Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI vengono riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Con riguardo agli strumenti di capitale, rientrati nell'ambito di applicazione dell'IFRS9 si rinvia a quanto riportato nel capitolo "Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni".

(c) Attività finanziarie valutate al *fair value to profit e loss* (FVTPL)

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie non classificate come valutate al costo ammortizzato o al FVOCI. Vengono valutate inizialmente e successivamente al *fair value*. I costi dell'operazione e le variazioni di *fair value* sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

ii. Classificazione e valutazione di Passività finanziarie

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al fair value, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

iii. Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari derivati

Con riferimento agli strumenti derivati la Società si è avvalsa della facoltà di continuare ad applicare l'*hedge accounting* previsto dallo IAS 39, in attesa del completamento da parte dello IASB del progetto sul cd *macro-hedging*, di semplificazione delle operazioni di copertura.

La Società utilizza gli strumenti finanziari derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate a neutralizzare il rischio di variazioni di *fair value* di attività o passività finanziarie riconosciute in bilancio o di impegni contrattualmente definiti (*fair value hedge*) o di variazioni nei flussi di cassa attesi relativamente a operazioni contrattualmente definite o altamente probabili (*cash flow hedge*). L'efficacia delle operazioni di copertura viene documentata e testata sia all'inizio della operazione, che periodicamente (almeno a ogni data di pubblicazione del bilancio o delle situazioni infrannuali), ed è misurata comparando le variazioni di fair value dello strumento di copertura con quelle dell'elemento coperto (dollar offset ratio), o, nel caso di strumenti più complessi, attraverso analisi di tipo statistico fondate sulla variazione del rischio.

Fair value hedge: le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *fair value hedge* e che si qualificano come tali sono rilevate a conto economico, corrispondentemente a quanto fatto con riferimento alle variazioni di *fair value* delle attività o passività coperte attribuibili al rischio coperto attraverso l'operazione di copertura.

Cash flow hedge: le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *cash flow hedge* che si qualificano come tali vengono rilevate, limitatamente alla sola quota "efficace", nel conto economico complessivo attraverso una specifica riserva di patrimonio netto ("riserva da *cash flow hedge*"), che viene successivamente riversata a conto economico al momento della manifestazione economica del sottostante oggetto di copertura. La variazione di *fair value* riferibile alla porzione inefficace viene immediatamente rilevata al conto economico di periodo. Qualora il verificarsi della operazione sottostante non sia più considerata altamente probabile, la quota della "riserva da *cash flow hedge*" a essa relativa viene immediatamente riversata a conto economico. Qualora, invece, lo strumento derivato sia ceduto, giunga a scadenza o non si qualifichi più come efficace copertura del rischio a fronte del quale l'operazione era stata accesa, la quota di "riserva da *cash flow hedge*" a esso relativa viene mantenuta sino a quando non si manifesta il contratto sottostante. La contabilizzazione della copertura come *cash flow hedge* è cessata prospettivamente.

iv. Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

La Società applica per la determinazione delle perdite per riduzione di valore il modello previsionale della 'perdita attesa su crediti' ('*expected credit loss*' o 'ECL'). Tale modello presuppone un livello significativo di valutazione in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sull'ECL, ponderati in base alle probabilità.

I fondi copertura crediti sono valorizzati mediante il ricorso ai seguenti approcci metodologici: il "*General deterioration method*" e il "*Simplified approach*"; in particolare:

- il "*General deterioration method*" richiede la classificazione in tre stage degli strumenti finanziari, i quali riflettono il livello di deterioramento della qualità del credito dal momento in cui lo strumento finanziario è acquisito e comportano una differente modalità di calcolo dell'ECL;
- il "*Simplified approach*" prevede, per i crediti commerciali, i *contract asset* e i crediti derivanti da contratti di leasing, l'adozione di alcune semplificazioni, al fine di evitare che le entità siano costrette a monitorare i cambiamenti nel rischio di credito, così come previsto dal modello generale. La rilevazione della perdita secondo l'approccio semplificato deve essere *lifetime*, pertanto non è richiesta la *stage allocation*. La stessa viene calcolata su un periodo corrispondente alla vita residua del credito, generalmente non superiore a 12 mesi.

Nei casi in cui trova applicazione il *General Deterioration Method*, come anticipato, gli strumenti finanziari sono classificati in tre stage in funzione del deterioramento della qualità creditizia tra la data della rilevazione iniziale e quella di valutazione:

- Stage 1: comprende tutte le attività finanziarie in esame al momento della loro prima rilevazione (Data di rilevazione iniziale) a prescindere da parametri qualitativi (es.: rating) e ad eccezione di situazioni con evidenze oggettive di *impairment*. Permangono in stage 1, in fase di valutazione successiva, tutti gli strumenti finanziari che non hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale o che abbiano un basso rischio di credito alla data di riferimento. Per tali attività sono riconosciute le perdite su crediti attese nei prossimi 12 mesi (12-month ECL) che rappresentano le perdite attese in considerazione della possibilità che si verifichino eventi di default nei prossimi 12 mesi. Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in stage 1 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;
- Stage 2: comprende gli strumenti finanziari che hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale, ma che non hanno evidenze oggettive di *impairment*. Per tali attività sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di default lungo l'intera vita attesa dello strumento finanziario (*Lifetime ECL*). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in stage 2 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;
- Stage 3: comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di *impairment* alla Data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di default lungo l'intera vita attesa dello strumento.

Ai fini della definizione dell'approccio metodologico da applicare alle attività in perimetro di *impairment* e segnatamente per l'identificazione della corretta probabilità di default, la Società ha individuato una segmentazione convenzionale in cluster omogenei in base alla tipologia di controparte:

- Pubblica Amministrazione: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali aventi come controparte lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni, la UE od Organismi ad essa riconducibili;
- Intercompany: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali tra controparti controllate;

- Depositi: tutti i depositi detenuti presso controparti bancarie;
- Crediti vs terzi: comprende i crediti finanziari e commerciali, diversi dai precedenti, aventi come controparti società non finanziarie, famiglie produttrici e famiglie consumatrici.

Inoltre, la Società ha deciso di applicare l'esenzione "*Low Credit Risk Exemption*" prevista dal principio contabile internazionale IFRS 9 per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con rating ritenuto *Investment Grade* (da AAA a BBB-), in virtù della quale non viene eseguita la *stage allocation*, bensì esse vengono allocate direttamente in stage 1 con *provisioning* a 1 anno.

Pertanto, l'applicazione del modello di *impairment*, prevede i seguenti principali step operativi:

- Distinzione tra crediti finanziari e crediti commerciali: è finalizzata ad isolare il perimetro dei crediti da assoggettare ai criteri di *stage allocation*, ossia tutti i crediti finanziari. Per i crediti commerciali, invece, il principio deroga l'applicazione della *stage allocation* in virtù dell'applicazione dell'approccio semplificato secondo il quale la perdita attesa è sempre calcolata in ottica *lifetime*;
- Calcolo dell'*Expected Credit Loss* – Crediti Finanziari: per ogni cluster, una volta definito lo stage di appartenenza, si procede al calcolo della perdita attesa;
- Calcolo dell'*Expected Credit Loss* – Crediti Commerciali: per ogni cluster, si procede alla segmentazione del credito per fasce di scaduto (in particolare: posizioni a scadere, scaduto entro 1 anno, scaduto entro 2 anni, scaduto oltre i 2 anni) e quindi al calcolo della perdita attesa.

Determinazione del *fair value*

Il *fair value* degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (*bid price*) alla data di chiusura del periodo. Il *fair value* di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria: in particolare, il *fair value* degli *interest rate swap* è misurato attualizzando i flussi di cassa attesi, mentre il *fair value* dei *forward* su cambi è determinato sulla base dei tassi di cambio di mercato alla data di riferimento e ai differenziali di tasso attesi tra le valute interessate. Le attività e passività finanziarie valutate al *fair value* sono classificate nei tre livelli gerarchici di seguito descritti, in base alla rilevanza delle informazioni (input) utilizzate nella determinazione del *fair value* stesso. In particolare:

- Livello 1: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base dei prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui la Società può accedere alla data di valutazione;
- Livello 2: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di input diversi da prezzi quotati di cui al Livello 1 ma osservabili direttamente o indirettamente;
- Livello 3: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di dati di input non osservabili.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minore valore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

Il valore netto di realizzo corrisponde, per i prodotti finiti e gli immobili, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati di vendita. Per le materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

Il costo di acquisto è inclusivo degli oneri accessori; il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione e una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.

Le rimanenze obsolete e/o di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro, mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo del valore delle rimanenze. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

In questa voce sono iscritti anche gli immobili di *trading* che sono iscritti al minore fra il costo di acquisizione e valore di mercato determinato con perizia di un terzo indipendente. Essi sono iscritti al netto del fondo svalutazione e i costi incrementativi sono capitalizzati. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi al netto delle svalutazioni effettuate secondo l'IFRS 9. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale – finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value* e le relative variazioni sono rilevate a Conto economico.

Benefici ai dipendenti

Benefici a breve termine

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di *bonus* pagabile nei dodici mesi dalla data del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

Piani a benefici definiti e a contribuzione definita

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, la Società versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici

definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il *"projected unit credit method"*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile; esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n.296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti", la natura di piani a contribuzione definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.

Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell'esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo e il rischio specifico legato all'obbligazione. L'incremento del valore del fondo determinato da variazioni del costo del denaro nel tempo è contabilizzato come interesse passivo.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Ricavi da contratti con i clienti

- i. Rilevazione iniziale e valutazione successiva

La Società rileva i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi risulti espresso in un importo che riflette il corrispettivo a cui la Società ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi stessi. La rilevazione dei ricavi si snoda attraverso il c.d. *five step model*, il quale prevede: i) l'identificazione del contratto, ii) l'identificazione delle *performance obligation*, iii) l'identificazione del corrispettivo, iv) l'allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*, v) la rilevazione del ricavo.

I ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarre sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente. Nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (*performance obligation*). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, la Società rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per le obbligazioni di fare adempiute nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (*over the time*), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi la Società utilizza il Metodo basato sugli *input* (*cost-to-cost method*). I ricavi sono rilevati sulla base degli *input* impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli *input* totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli *input* risultano distribuiti uniformemente nel tempo, la Società rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti. Di seguito una breve descrizione circa la natura, le tempistiche di soddisfacimento delle *performance obligation* e i significativi termini di pagamento adottati con riferimento ai principali contratti con i clienti:

Ricavi per servizi di trasporto

I ricavi da servizio di trasporto derivano dai servizi legati al trasporto delle persone e delle merci in ambito nazionale ed estero. La voce accoglie i ricavi derivanti dai servizi a mercato (es.: i servizi the Mall e Volainbus) ed i ricavi da Contratti di Servizio con le controparti Pubbliche (MIT, Regioni, ecc.).

I ricavi per i servizi di trasporto a mercato su ferro/gomma sono regolati dalle Condizioni Generali di trasporto che si applicano sulle varie tipologie di servizio Regionale. Il contratto con il cliente è generalmente identificato nel biglietto che, viene considerato come un'unica *performance obligation* di cui il cliente può beneficiare.

I ricavi sono considerati di competenza dal momento in cui il servizio viene usufruito da parte del cliente. Nel caso di servizio reso parzialmente (ritardi, soppressioni ecc) sono previsti, secondo condizioni vigenti, rimborsi e bonus che vengono portati a diretta rettifica dei ricavi. La Società promuove nel corso dell'anno numerose iniziative di scontistica e promozioni volte alla fidelizzazione della clientela. La tipologia di *business* prevede incassi anticipati, tuttavia la misura temporale di tale anticipo non configura l'esistenza di una componente finanziaria significativa.

Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi il riconoscimento dei ricavi avviene *over time*.

I ricavi per i servizi di trasporto CdS sono i ricavi per i servizi di trasporto ferroviario regolati da Contratti di Servizio pluriennali stipulati con le Regioni, le Province autonome relativamente ai servizi di trasporto su gomma (ed anche ferroviario e di navigazione) di interesse locale e nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico.

I servizi di trasporto rappresentano la *performance obligation*. I ricavi sono considerati di competenza pro rata temporis in base a quanto previsto dal contratto. Se i servizi contrattualizzati non sono forniti nelle stesse quantità (es soppressioni) il

contratto prevede il riconoscimento di rettifiche del corrispettivo. Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi il riconoscimento dei ricavi avviene over time.

ii. Corrispettivi variabili

Se il corrispettivo contrattuale include un importo variabile (ad esempio a seguito di riduzioni, sconti, rimborsi, crediti, concessioni sul prezzo, incentivi, premi di rendimento, penalità oppure perché il corrispettivo stesso dipende dal verificarsi o meno di un evento futuro incerto), l'importo del corrispettivo cui si ritiene di avere diritto deve essere stimato. La Società stima i corrispettivi variabili in maniera coerente per fattispecie simili, usando il metodo del valore atteso o del valore dell'importo maggiormente probabile; in seguito, include l'importo stimato del corrispettivo variabile nel prezzo di transazione solo nella misura in cui tale importo risulta altamente probabile.

iii. Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se la Società risulta finanziata dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanzia (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi.

iv. Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto

La Società capitalizza i costi sostenuti per l'ottenimento del contratto e che non avrebbe sostenuto se non lo avesse ottenuto (es. commissioni di vendita), quando prevede di recuperarli. Mentre nel caso di mancato contratto, li capitalizza solo se esplicitamente addebitabili al cliente. La Società capitalizza i costi sostenuti per l'adempimento del contratto solo quando questi sono direttamente correlati al contratto, consentono di disporre di nuove e maggiori risorse per gli adempimenti futuri e si prevede che saranno recuperati.

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che la Società rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

Contributi in conto impianti

I contributi pubblici in conto impianti si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici alla Società per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, alla riattivazione e all'ampliamento di immobili, impianti e macchinari. I contributi in conto capitale vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici alla Società a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alla voce "Altri proventi" come componente positiva del Conto economico.

Dividendi

Sono rilevati a Conto economico quando sorge il diritto degli azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli azionisti della Società viene rappresentata come movimento del patrimonio netto e registrata come passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli azionisti.

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della Società e in conformità alle vigenti normative fiscali. Le imposte anticipate, relative alle perdite fiscali pregresse, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel Conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del Conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto. In questi ultimi casi le imposte differite sono rilevate, rispettivamente alla voce "Effetto fiscale" relativo alle altre componenti del Conto economico complessivo e direttamente al patrimonio netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto. Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di Conto economico "Altri costi operativi".

Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

Le attività e passività non correnti (o gruppi in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché con il loro utilizzo continuativo sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle altre attività e passività del prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria. I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati. Un'attività operativa cessata (Discontinued Operation) rappresenta una parte dell'entità che è stata dismessa o classificata come posseduta per la vendita, e:

- rappresenta un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è parte di un piano coordinato di dismissione di un importante ramo di attività o area geografica di attività;

- è una controllata acquisita esclusivamente allo scopo di essere rivenduta.

I risultati delle attività operative cessate – siano esse dismesse oppure classificate come possedute per la vendita e in corso di dismissione – sono esposti separatamente nel conto economico, al netto degli effetti fiscali. I corrispondenti valori relativi all'esercizio precedente, ove presenti, sono riclassificati ed esposti separatamente nel conto economico separato, al netto degli effetti fiscali, ai fini comparativi. Le attività e le passività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita, sono dapprima rilevate in conformità allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e, successivamente, sono rilevate al minore tra il valore contabile e il relativo fair value, al netto dei costi di vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita con contropartita a conto economico.

Viene invece rilevato un ripristino di valore per ogni incremento successivo del fair value di un'attività al netto dei costi di vendita, ma solo fino a concorrenza della perdita per riduzione di valore complessiva precedentemente rilevata.

PRINCIPI CONTABILI DI RECENTE EMANAZIONE

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI E INTERPRETAZIONI DI PRIMA ADOZIONE

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni di prima adozione

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS ed interpretazioni che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2021.

Amendments to IFRS 16 Leases: COVID-19 related rent concessions beyond 30 June 2021

Il 31 marzo 2021 lo IASB ha pubblicato il documento COVID-19 related rent concessions beyond 30 June 2021 (Amendments to IFRS 16), con il quale ha esteso di un anno il periodo di applicazione del precedente emendamento all'IFRS 16 emesso nel 2020, relativo alla contabilizzazione delle agevolazioni concesse ai locatari, a causa del COVID-19. Le modifiche entrano in vigore a partire dal 1° aprile 2021.

L'applicazione del suddetto amendment, non ha determinato impatti significativi sulla presente Informativa finanziaria.

Amendments to IFRS 3, IAS 16, IAS 37, Annual Improvements 2018-2020

Il 14 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili:

- IFRS 3 Business Combination;
- IAS 16 Property, Plant and Equipment;
- IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets;
- Annual Improvements 2018-2020.

Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2022.

Amendments to IFRS 4, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 16 and IAS 39 Interest Rate Benchmark Reform–Phase 2

Il 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili: IFRS 4 Insurance Contracts, IFRS 7 Financial Instruments Disclosures, IFRS 9 Financial Instruments, IFRS 16 Leases, IAS 39 Financial

Instruments: Recognition and Measurement. Il documento è stato omologato dalla Commissione Europea con il Regolamento n. 25/2021 del 13 gennaio 2021. Le imprese applicano le modifiche al più tardi a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci il 1° gennaio 2021 o successivamente.

L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente Informativa finanziaria.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora omologati da parte dell'Unione Europea

Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current and Classification of Liabilities as Current or Non-Current – Defferal of effective Date

Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato modifiche allo IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current con l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività tra quelli a breve o a lungo termine.

Le modifiche inizialmente sarebbero dovute entrare in vigore dal 1° gennaio 2022, tuttavia lo IASB, con un secondo documento pubblicato il 15 giugno 2020, ne ha differito l'entrata in vigore al 1° gennaio 2023.

Amendments to IAS 1 Presentation of financial statement and IFRS Practice Statement 2: disclosure of accounting policies; and Amendments to IAS 8 Accounting policies, changes in accounting estimates and errors: definition of accounting estimates

Il 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili:

- Disclosure of Accounting Policies - Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2;
- Definition of Accounting Estimates - Amendments to IAS 8.

Le modifiche sono volte a migliorare la disclosure sulle accounting policy in modo da fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del bilancio nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di accounting policy.

Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2023.

Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction

Il 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 12, lo standard sulle imposte, per precisare come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il leasing e gli obblighi di smantellamento.

Le modifiche si applicano dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata.

IFRS 17 Insurance Contracts; Amendments to IFRS 17

Il 25 giugno 2020 lo IASB ha emesso il nuovo principio contabile internazionale relativo ai contratti assicurativi. Il nuovo principio tiene conto del fatto che i contratti assicurativi combinano le caratteristiche sia di uno strumento finanziario che di

un contratto di servizio e generano flussi di cassa con notevole variabilità nel lungo periodo. Il principio entrerà in vigore a partire dal 1° gennaio 2023. È consentita l'applicazione anticipata a condizione che venga applicato anche l'IFRS 9.

USO DI STIME E VALUTAZIONI

La redazione del bilancio di esercizio richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime, primo tra tutti, al momento, l'impatto della pandemia Covid-19, tuttora in divenire, a cui sono legati possibili scenari futuri molto variegati e diversi negli effetti. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

Pertanto i risultati che si consuntiveranno in futuro potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione di tali stime.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari:

Riduzione di valore delle attività non finanziarie

Le attività materiali e immateriali con vita utile definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno della Società e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli amministratori.

Riduzione di valore delle attività finanziarie

Come anticipato, l'IFRS 9 ha sostituito lo IAS 39 relativamente al modello di *impairment*.

Sotto il modello previsto dall'IFRS 9, la perdita attesa viene definita come la somma delle perdite attese derivanti dagli eventi di default che possono colpire lo strumento finanziario su un determinato orizzonte temporale; ciò si concretizza nella

rilevazione della perdita attesa sia utilizzando dati passati e presenti, nonché informazioni in merito a circostanze future (*forward looking*).

Ammortamenti

Il costo delle attività materiali, immateriali a vita utile definita e degli investimenti immobiliari è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti. La vita utile economica delle immobilizzazioni è determinata dagli amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

Fondi rischi e oneri

A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del bilancio della Società.

Imposte

La contabilizzazione delle imposte differite attive è effettuata sulla base delle aspettative di reddito attese negli esercizi futuri. La valutazione dei redditi attesi ai fini della contabilizzazione delle imposte differite dipende da fattori che possono variare nel tempo e determinare effetti significativi sulla valutazione delle imposte differite attive.

4. Ricavi delle vendite e delle prestazioni (80.988 mgl di euro)

Il dettaglio delle voci che costituiscono i ricavi delle vendite e delle prestazioni è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
Ricavi da mercato	20.342	17.103	3.239
Ricavi da Regioni	60.646	59.457	1.189
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	80.988	76.560	4.428

valori in migliaia di euro

	2021	2020	Variazione
Ricavi da mercato	20.342	17.103	3.239
T.P.L. Umbria Gomma	9.487	8.495	992
T.P.L. Umbria Ferro	7.479	5.615	1.864
Servizi sostitutivi treno	1.868	2.014	(146)
Navigazione Umbria	857	697	160
Servizi a Mercato Umbria	651	282	369
Ricavi da Regioni	60.646	59.457	1.189
Umbria Gomma	53.467	52.089	1.378
Umbria Ferro	6.490	6.678	(188)
Umbria Navigazione	689	689	-
Totale	80.988	76.560	4.428

Il saldo dei "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" pari a 80.988 mila euro mostra un incremento rispetto al 2020 (pari a 4.428 mila euro), per effetto dei seguenti fenomeni:

- Aumento di 3.239 mila euro dei Ricavi da servizi a mercato. Sostanzialmente tutte le variazioni sono dovute al recupero avuto nell'anno 2021 dopo il periodo pandemico che ha attraversato il nostro paese principalmente nei mesi di *lockdown* di marzo aprile e maggio 2020. Nello specifico sono relativi a:
 - a) 992 mila euro maggiori introiti da titoli di viaggio del servizio di TPL su gomma;
 - b) 146 mila euro minori servizi sostitutivi del treno svolti per conto della Società Busitalia Rail Service;
 - c) 1.864 mila euro incrementi dei ricavi verso Trenitalia per servizi di ferro e servizi sostitutivi diretti con Trenitalia;
 - d) 369 mila euro incremento dei servizi di noleggio/servizi a mercato;
 - e) 160 mila euro relativi all'incremento del servizio navigazione;
- Incrementi di 1.189 mila euro dei Ricavi da contratti di servizio da Regioni che fanno riferimento principalmente ai maggiori ricavi relativi ai servizi aggiuntivi per Covid-19 di supporto al trasporto pubblico locale. Non si rilevano variazioni invece in merito ai corrispettivi chilometrici in quanto anche nel 2020, coerentemente alle previsioni normative, alle singole direzioni territoriali, era stato garantito dagli Enti il riconoscimento chilometrico di quanto previsto dai programmi di esercizio indipendentemente dai chilometri effettivamente eseguiti.

Di seguito la disaggregazione dei Ricavi derivanti da contratti con i clienti in categorie:

Attività di trasporto	Servizi su gomma	
	2021	2020
valori in migliaia di euro		
Nazionale	80.988	76.560
Europeo		
Extra UE		
Totale ricavi da contratti con i clienti	80.988	76.560
Ricavi da mercato	20.342	17.103

Prodotti del traffico viaggiatori	20.342	17.103
Prodotti del traffico merci		
Ricavi da contratti di servizio	60.646	59.457
Contratto di Servizio Pub. e altri Contr	2.102	1.081
Ricavi da Regioni	58.544	58.376
Altri ricavi da servizi		
Totale ricavi da contratti con i clienti	80.988	76.560
Servizi trasferiti in un determinato momento		
Servizi trasferiti nel corso del tempo	80.988	76.560
Totale ricavi da contratti con i clienti	80.988	76.560
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni		
TOTALE RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	80.988	76.560

La tabella seguente fornisce informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

<i>Valori in migliaia di euro</i>	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	6.056	7.375	(1.319)
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti"	-	-	-
Attività da contratto	9.309	38.093	(28.784)
Passività da contratto	-	-	-

Le attività derivanti da contratto sono rappresentate dal diritto della Società al corrispettivo per il lavoro completato alla data di chiusura del periodo, con riferimento ai Ricavi per vendita di biglietti alla clientela e Ricavi da contratti di Servizio per l'esercizio del TPL su gomma e ferro. Tali attività sono riclassificate tra i crediti quando il diritto diviene incondizionato. Non si rilevano passività derivanti da contratti con i clienti.

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio:

<i>Valori in migliaia di euro</i>	31.12.2020	
	Attività da contratto	Passività da contratto
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"	-	-
Incrementi delle passività da contratto dovuti agli incassi, al netto degli importi rilevati tra i ricavi nel corso dell'esercizio	-	-
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	-	-
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	(28.784)	-
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento	-	-
Aggregazioni aziendali	-	-
Altre variazioni	-	-

Di seguito gli importi per "Corrispettivi per Contratto di servizio Pubblico":

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
Obblighi tariffari e di servizio			
per il trasporto viaggiatori	60.646	59.457	1.189
per il trasporto merci	-	-	-
Totale	60.646	59.457	1.189

Costi del contratto

Non si rilevano attività rilevate a titolo di costi di ottenimento o di esecuzione del contratto con il cliente.

Informazioni sulle rimanenti obbligazioni di fare

Non si rilevano ricavi che si prevede di rilevare in futuro in relazione alle obbligazioni di fare non adempiute (o parzialmente adempiute) alla data del presente documento.

5. Altri proventi (22.771 mgl di euro)

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
Contributi da Regioni	10.268	8.349	1.919
Corrispettivi Minimetro e mobilità alternativa	4.257	3.381	876
Ricavi da gestione immobiliare	1.015	980	35
Rimborsi e recuperi diversi	380	209	171
Service verso controllate	778	726	52
Provvigioni attive e vendita biglietti di terzi	17	6	11
Parcheggi nelle stazioni	507	397	110
Indennizzi assicurativi attivi	43	-	43
Multe e penalità	33	20	13
Altre prestazioni e proventi diversi	5.465	4.144	1.321
Plusvalenze ordinarie	8	30	(22)
Totale	22.771	18.242	4.528

La voce "**Altri proventi**" si attesta a 22.771 mila euro al 31 dicembre 2021 con una variazione in aumento di 4.528 mila euro determinata principalmente dai seguenti fattori:

- Incremento dell'ammontare dei contributi per 1.919 mila euro di cui 1.960 mila euro relativi ai maggiori ristori Covid-19 per mancati ricavi da traffico che sono stati assegnati alla Società (Direzione Regionale Umbria) a titolo di anticipo e 41 mila euro a variazioni nette complessive in diminuzione per sopravvenienze di esercizi precedenti;

- Incremento di 1.321 mila euro relativo al riaddebito pedaggio Pir ex FCU relativi all'esercizio 2020 e 2021, la variazione è stata determinata dalla sopravvenienza attiva registrata nel 2021 a seguito della contabilizzazione delle partite relative anche all'esercizio 2020 (660 mila euro nel 2021 e 661 mila euro del 2020);
- Incremento di 876 mila euro per ricavi della mobilità alternativa la gestione del sistema minimetror;
- Incremento di 171 mila euro rimborsi e recuperi diversi in particolare relativi a ricavi da indennizzi assicurativi attivi a fronte di sinistri occorsi in anni precedenti;
- Altre variazioni nette in aumento per 241 mila euro di cui 110 mila euro per maggiori ricavi da parcheggi nelle stazioni sempre connessi alla ripresa delle attività rispetto al 2020, ricavi relativi alla gestione immobiliare e altre variazioni complessive legate anche a sopravvenienze di partite esercizi precedenti;

6. Costo del personale (53.731 mgl di euro)

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
· Salari e stipendi	38.428	35.037	3.391
· Oneri sociali	11.812	11.512	300
· Trattamento di fine rapporto	2.667	2.710	(43)
· <i>Service Costs</i> TFR/CLC	-	-	-
· <i>Service Costs</i> Altri benefici definiti ai dipendenti	-	-	-
· Rimborsi per distacco personale	(1.351)	(1.596)	245
· Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	-	-	-
Personale a ruolo	51.556	47.663	3.893
· Salari e stipendi	189	195	(5)
Personale Autonomo e Collaborazioni	189	195	(5)
· Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	603	651	(48)
· Altri costi collegati al personale	1.271	1.120	151
Altri costi	1.874	1.771	103
Costi del personale per accantonamenti e rilasci (+/-)	112	440	(328)
Totale	53.731	50.069	3.663

Il **Costo del personale** risulta in aumento di 3.663 mila euro rispetto all'esercizio precedente principalmente per effetto della graduale ripresa delle attività che ha generato una variazione direttamente proporzionale al maggior fabbisogno di personale dagli autisti agli impiegati e dirigenti. Si rileva, poi che nel 2020 la Società ha beneficiato delle politiche in tema di tutela del lavoro e gestione del personale come il ricorso al Fondo di Solidarietà per il sostegno del reddito del personale TPL. Inoltre, la Società aveva attuato un piano straordinario di smaltimento ferie per il personale non indispensabile al servizio TPL ed aveva intensificato il lavoro agile da casa per il personale di Di seguito i dettagli delle variazioni:

- 1.108 mila euro per effetto dell'adeguamento fondo ferie;
- 578 mila euro relativa al valore delle competenze fisse del personale;
- 1.108 mila euro relativa al valore delle competenze straordinarie e accessorie;
- 540 mila euro di rilasci di fondi per contenzioso giuslavoristico;
- 329 mila euro di variazioni nette complessive delle altre voci del personale quali ticket, mense, vestiario, formazione e prestazioni sanitarie.

Nella tabella sopra esposta sono riportate dettagliatamente le variazioni intercorse nelle componenti di costo relative al personale.

Di seguito la composizione media dell'organico e le variazioni rispetto al 2020.

	2021	2020	Variazione
Personale			
Dirigenti	16	18	(2)
Quadri	38	45	(7)
Altro personale	1.573	1.683	(111)
Totale	1.627	1.746	(120)

7. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (9.931 mgl di euro)

La voce è così dettagliata:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
Materiali e materie di consumo	1.101	1.333	(232)
Energia elettrica e combustibili per la trazione	8.830	6.210	2.620
Accantonamenti/rilasci	-	-	-
Totale	9.931	7.543	2.388

Il costo delle "materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" si attesta a 9.931 mila euro e fa riferimento principalmente al costo dei combustibili per trazione che si attestano a 8.830 mila euro con un incremento di 2.620 mila euro determinato oltre che dall'incremento dei chilometri ma anche dall'incremento del costo del gasolio;

La restante variazione pari a -232 mila euro è attribuibile ai materiali di ricambio e merci utilizzate dai magazzini della Società.

8. Costi per servizi (23.803 mgl di euro)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
Altre prestazioni collegate al Trasporto	534	560	(26)
Pedaggio	873	802	72
Prestazioni per il trasporto	1.407	1.361	46
Servizi pulizia ed altri servizi Appaltati	1.979	1.127	852
Manutenzioni	10.702	9.252	1.451
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	12.681	10.379	2.303

Servizi immobiliari e utenze	1.684	1.070	613
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	30	11	19
Prestazioni professionali	679	581	97
Assicurazioni	2.222	2.244	(21)
Costi comuni di Gruppo	106	7	99
Consulenze	49	44	4
Provvigioni alle agenzie	267	198	69
Servizi di ingegneria	-	30	(30)
Compensi organi sociali	475	425	51
Service e prestazioni varie	4.203	4.203	1
Diversi	8.001	7.732	269
Totale	23.803	20.554	3.250

La voce "Costi per servizi" si attesta a 23.803 mila euro al 31 dicembre 2021 con una variazione complessiva in aumento di 3.250 mila euro rispetto all'esercizio precedente principalmente determinata dalla ripresa del programma di servizio e incremento delle vendite in particolare si rilevano:

- o 852 mila euro di incremento costi per pulizie e altri servizi appaltati così dettagliati: 639 mila euro di pulizie da contratto sugli automezzi, per 228 per pulizia uffici e 15 mila euro di variazioni nette per voci residuali;
- o 1.451 mila euro di incremento dei costi manutentivi strettamente connesso all'incremento dei chilometri e alla ripresa del programma di servizio rispetto alle restrizioni del 2020;
- o 613 mila euro di incremento dei costi per utenze in considerazione sia della ripresa del programma di servizio, rispetto al 2020 caratterizzato dal periodo di *lockdown* a causa della pandemia che dall'incremento dei prezzi;
- o 334 mila euro di altre variazioni nette complessive relative principalmente all'incremento dei costi comuni di gruppo e delle prestazioni professionali.

9. Costi per godimento di beni di terzi (1.604 mgl di euro)

Il dettaglio dei costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
Canoni di locazione, oneri condom. e Imposta di registro	391	367	24
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	63	77	(14)
Noleggio materiale informatico	1.282	1.021	261
Storno canoni locaz. Oneri cond. IFRS 16 Gruppo	(132)	(40)	(92)
Totale Costi per godimento beni di terzi	1.604	1.424	180

La voce "costi per godimento beni di terzi" si attesta al 31 dicembre 2021 a 1.604 mila euro registrando un aumento di 180 mila euro rispetto all'esercizio precedente. L'incremento fa riferimento principalmente all'incremento dei costi per noleggio materiale informatico ed è relativo al costo per canoni d'uso hardware e software in conto esercizio. Tali costi non rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRS 16.

10. Altri costi operativi (1.764 mgl di euro)

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
Altri costi	1.718	1.555	163
Minusvalenze da alienazione immobilizzazioni	-	-	-
Oneri di gestione Pool da aziende di trasporto	46	68	(22)
Totale	1.764	1.623	141

La voce "Altri costi operativi" si attesta a 1.764 mila euro, registrando una variazione in lieve aumento di 141 mila euro.

11. Ammortamenti (7.733 mgl di euro)

La voce è di seguito dettagliata:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
Ammortamento attività immateriali e materiali			
• Ammortamento attività immateriali	635	712	(76)
• Ammortamento attività materiali	4.566	5.998	(1.432)
• Ammortamento attività materiali IFRS 16	2.532	2.445	87
Utilizzo fondo rettifiche ammortamenti			
Totale	7.733	9.154	(1.421)

Gli "Ammortamenti" si attestano a 7.733 mila euro al 31 dicembre 2021 con una variazione in diminuzione di 1.421 mila euro rispetto all'esercizio precedente determinata principalmente dalla variazione degli ammortamenti delle attività materiali. Inoltre, nel 2020 si rileva l'effetto dell'applicazione del principio IFRS 16 che prevede l'ammortamento dei diritti d'uso per 2.532 mila euro in aumento di 87 mila euro rispetto al 2020 in quanto a far data dal 01.11.2021 è stato sottoscritto un nuovo contratto di locazione relativo alla sede amministrativa della Società *in scope* ai fini dell'IFRS 16.

12. Svalutazione e perdite/(riprese) di valore (2.376 mgl di euro)

La voce è di seguito dettagliata:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	-	7.507	(7.507)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	2.376	3.919	(1.543)
Totale Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	2.376	11.425	(9.049)

Il saldo della voce è pari a 2.376 mila euro. Importo rappresentativo di significative svalutazioni operate dalla Società in merito alla valutazione delle attività finanziarie. In diminuzione rispetto al 2020 in quanto nell'esercizio precedente impattavano negativamente le svalutazioni dell'avviamento per complessivi 7.507 mila euro e le valutazioni delle attività finanziarie che rispetto al 2021 si attestavano a 3.919 mila euro con una variazione di 1.543 mila euro rispetto al 2021.

13. Proventi finanziari (3.787 mgl di euro)

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	-	-	-
Proventi finanziari diversi	298	(18)	316
Dividendi	3.490	4.190	(701)
Rivalutazioni di attività finanziarie	-	-	-
Interessi diversi da controllate	-	-	-
Totale	3.787	4.172	(385)

Il saldo della voce si attesta a 3.787 mila euro al 31 dicembre 2021 determinato prevalentemente dai dividendi deliberati nell'esercizio 2020 dall'Assemblea della controllata Busitalia Rail Service S.r.l. pari a 3.490 mila euro in diminuzione di 701 mila euro rispetto ai dividendi dell'esercizio precedente.

14. Oneri finanziari (15.591 mgl di euro)

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
Oneri finanziari su debiti	(1.726)	(1.900)	174
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	(22)	(5)	(16)
Svalutazioni di attività finanziarie	(13.736)	(17.502)	3.766
Oneri finanziari IFRS 16	(107)	(167)	60
Totale Oneri Finanziari	(15.591)	(19.575)	3.984

Gli "Oneri finanziari" si attestano a 15.591 mila euro al 31 dicembre 2021 con una variazione in diminuzione rispetto al 2020 di 3.984 mila euro determinata principalmente dai seguenti fattori:

- minori svalutazioni per 3.766 mila euro effettuate nel 2021 rispetto al 2020. Nel 2021 è stata infatti svalutata la partecipazione della controllata QBuzz per 13.736 mila euro, come riflesso delle risultanze dell'esecuzione del test di *impairment*, mentre nel 2020 le svalutazioni erano 17.502 mila euro di cui 16.662 mila euro relativa alla partecipazione della controllata QBuzz più 840 mila euro per la collegata City Boat S.rl.
- decremento degli oneri finanziari sui finanziamenti (174 mila euro) in particolare verso Fercredit e verso la controllante FSI pari per effetto dei rimborsi effettuati nel 2021;
- altre variazioni nette complessive pari a 44 mila euro relative agli impatti finanziari dell'IFRS 16 e dello IAS 19.

15. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate (580 mgl di euro)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
IRAP	-	408	(408)
IRES	-	-	-
Proventi da adesione consolidato fiscale	-	-	-
Imposte differite e anticipate	-	-	-
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	580	(105)	685
Totale imposte sul reddito	580	303	277

Le imposte sul reddito di competenza dell'esercizio si attestano ad un valore positivo di 580 mila euro, relativi alle rettifiche su stima imposte anni precedenti.

Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

Nel periodo d'imposta 2021 la Società ha conseguito una perdita fiscale legata principalmente alla non imponibilità dei contributi Covid-19, ai sensi dell'art. 10-bis D.L. 137/2020, così come modificato dalla Legge n.106 del 23 luglio 2021. La società ha recepito tale modifica normativa in sede d'invio della dichiarazione dei redditi del periodo d'imposta 2020 (30 novembre 2021) e pertanto ha rilevato una sopravvenienza attiva di 580 mila euro legata alla differenza tra le imposte correnti rilevate nel bilancio d'esercizio al 31/12/2020 e l'importo delle stesse indicato nelle dichiarazioni dei redditi.

valori in migliaia di euro

	2021	2020
	24%	24%
Utile dell'esercizio	(5.940)	(21.279)
Totale imposta sul reddito	580	(303)
Utile ante imposte	(6.520)	(20.976)
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		
Minori imposte		
Bonus accisa carburanti	(1.362)	(1.621)
Dividendi da partecipazioni	(3.315)	(3.980)
Superammortamento e iperammortamento	(1.528)	(2.494)
Aiuto alla Crescita Economica (ACE)	(735)	(766)
Contributi COVID-19	(5.765)	-
Altre variazioni in diminuzione	(600)	(1.045)
Maggiori imposte		
IMU	68	46
Svalutazioni e accantonamenti	16.423	28.104
Spese per autoveicoli	251	264
Variazione in aumento TFR IAS 19	536	
Altre variazioni in aumento	558	57
Utilizzo perdite pregresse trasferite al consolidato	-	-
Totale imponibile IRES	(1.989)	(1.387)
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	-	-
IRAP	-	408
Differenza su stima imposte anni precedenti	(580)	-
Totale fiscalità differita	-	-
Altre variazioni	-	(105)
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	(580)	303

16. Risultato delle attività operative cessate al netto degli effetti fiscali (2.467 mgli di euro)

Di seguito si riporta il Risultato delle attività operative cessate al 31.10.2021 per effetto del subentro, in seguito all'esito della Gara Toscana, di Autolinee Toscane S.p.A.. Quest'ultima, difatti, a far data dal 01.01.2021 è subentrata nello svolgimento del Servizio di TPL extraurbano della Direzione Regionale Toscana previa acquisizione del personale e degli asset rientranti tra i beni essenziali della Società come meglio descritto dagli Amministratori nel paragrafo "Principali eventi dell'esercizio" della Relazione sulla Gestione.

I risultati delle attività operative dismesse sono stati esposti qui di seguito separatamente nel conto economico, al netto degli effetti fiscali. I corrispondenti valori relativi all'esercizio precedente, sono stati riclassificati ed esposti separatamente nel conto economico, al netto degli effetti fiscali, ai fini comparativi.

Di seguito il dettaglio:

	<i>valori in migliaia di euro</i>			
	2021	2020	Variazione	%
Ricavi operativi	31.928	33.371	(1.443)	(4)%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	19.604	25.188	(5.584)	(22)%
Altri proventi	12.324	8.183	4.141	51%
Costi operativi	(27.466)	(29.339)	1.873	(6)%
Costo del personale	(15.180)	(17.479)	2.299	(13)%
Altri costi netti	(12.731)	(12.060)	(425)	4%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	4.462	4.032	430	11%
Ammortamenti	(1.754)	(2.239)	485	(22)%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(17)	(17)	-	-
Accantonamenti	-	-	-	-
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	2.692	1.777	915	51%
Proventi e oneri finanziari	(225)	(361)	136	(38)%
RISULTATO NETTO	2.467	1.417	1.050	74%

L'andamento del Conto economico della Società per le sole attività relative ai servizi della Toscana al 31.12.2021, sopra esposto, presenta un **EBITDA** complessivo in aumento di 430 mila euro (pari al 11%) rispetto all'esercizio precedente sostanzialmente determinato dalla cessazione dei servizi svolti nell'area Toscana per il subentro del gestore unico Autolinee toscane a far data dal 01.11.2021. Conseguentemente, tutti i Ricavi e Costi operativi presentano una flessione rispetto all'esercizio precedente riconducibile principalmente ad una differenza di due mesi di operatività rispetto al periodo di raffronto.

Di seguito riportiamo i principali eventi che sono intervenuti nel corso dell'esercizio per i servizi in capo alla Direzione Regionale Toscana.

I ricavi operativi si attestano a 31.298 mila euro registrando un decremento del 4% circa rispetto al 2020 (-1.443 mila euro) e sono rappresentati da:

Ricavi delle vendite e delle prestazioni con un decremento pari a 5.584 mila euro rispetto all'esercizio 2020 dovuto a:

- a) **Ricavi da mercato** che presentano un decremento pari a 1.725 mila euro determinato principalmente dai due mesi di minori introiti da titoli di viaggio (relativi al mese di novembre e dicembre 2021) a seguito della conclusione dell'operatività a far data dal 01.11.2021. Inoltre, va considerato che, in base all'accordo sottoscritto tra Autolinee Toscane e la One scarl, in rappresentanza di tutte le società toscane facenti parte del Consorzio, sono stati trasferiti i ratei degli abbonamenti titoli di viaggio con validità successiva al 31/10/2021, ai fini del subentro del nuovo gestore unico per il TPL Autolinee toscane. La riduzione è altresì causata dal rimborso all'utenza dei titoli di viaggio

singoli (non abbonamenti) in capo al gestore uscente, in quanto la continuità era riconosciuta solo per gli abbonamenti.

- b) Ricavi da contratti di servizio** che presentano un decremento pari a 3.859 mila euro, determinato principalmente dai due mesi di minore corrispettivo da contratti di servizio relativi al mese di novembre e dicembre 2021 a seguito della conclusione dell'operatività a far data dal 01.11.2021.

Gli **Altri proventi** che presentano una variazione complessiva in aumento di 4.141 mila euro (pari al 51%) principalmente per effetto congiunto dei seguenti eventi:

- Incremento pari a 7.943 mila euro relativo alla Plusvalenza derivante dalla cessione delle attività immobilizzate e delle rimanenze alla controparte aggiudicataria della Gara di TPL;
- Decremento pari a 908 mila euro dell'ammontare dei Contributi Covid-19 per mancati ricavi da traffico;
- Decremento di 2.592 mila euro dei proventi e prestazioni diverse imputabile principalmente alla sopravvenienza attiva registrata nel 2020 per complessivi 1.840 mila euro a seguito della chiusura di partite passive prescritte, oltre al decremento per 752 mila euro relative a variazioni nette complessive di penali, indennizzi e altri ricavi in relazione alla differenza di perimetro tra il 2020 di 12 mesi e il 2021 di 10 mesi.

I Costi Operativi si attestano a 27.466 mila euro registrando una riduzione del 6% rispetto al 2020 (-1.873 mila euro) afferibili per 2.299 mila euro a riduzione dei Costi del personale e per 425 mila euro all'aumento degli Altri costi netti.

La variazione in diminuzione del **Costo del Personale**, per 2.299 mila euro, è dovuta principalmente alla cessione del personale al nuovo gestore AT, a far data dal 01 novembre 2021.

La variazione in aumento degli **Altri Costi Netti** pari a complessivi 425 mila euro fa riferimento principalmente ai seguenti fattori:

- Aumento di 539 mila euro della voce Costi per Servizi riferibili principalmente all'aumento del costo per servizi sostitutivi svolti da vettori terzi per prestazioni aggiuntive legate principalmente alla ripresa in presenza delle attività didattiche;
- diminuzione netta complessiva di 114 mila euro delle altre voci di costo legate principalmente ad una operatività di 10 mesi del 2021 rispetto ai 12 mesi del 2020.

Il margine operativo lordo (EBITDA) è in aumento rispetto al 2020 di 430 mila euro (pari a +11 % rispetto all'esercizio precedente) in ragione dell'effetto combinato dei fatti esposti ai paragrafi precedenti.

Gli ammortamenti si attestano a 1.754 mila euro in diminuzione rispetto al 2020 di 485 mila euro (-22%).

La differenza è riconducibile ai minori ammortamenti calcolati nell'esercizio per effetto, come sopra indicato, della cessione delle immobilizzazioni in corso d'anno e di conseguenza l'impatto riportato è riconducibile a 10 mesi e non all'annualità completa.

L'importo delle **Svalutazioni e perdite (riprese) di valore** risulta sostanzialmente invariato rispetto al 2020 con una variazione pari 17 mila euro.

Il risultato operativo (EBIT) risulta in aumento di 915 mila euro (pari al 51% rispetto all'esercizio precedente) attestandosi a 2.692 mila euro, in conseguenza delle variazioni sopra riportate.

Il saldo dei proventi e oneri finanziari si attesta ad un saldo negativo pari a 225 mila euro, in diminuzione al 2020 di 136 mila euro (74%) per effetto dell'estinzione anticipata dei finanziamenti avvenuta con decorrenza 30.09.2021. Conseguentemente il 2020 riporta 12 mensilità di interessi rispetto al 2021 che ne ricomprende solamente 9 mesi.

La Società ha determinato come pari a zero gli impatti fiscali sul risultato d'esercizio rinveniente dalle attività cedute in Toscana in quanto la Società ha utilizzato le perdite fiscali pregresse non stanziate negli esercizi precedenti.

Il risultato netto di esercizio si attesta a 2.467 mila euro.

17. Immobili, impianti e macchinari (42.533 mgli di euro)

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2021 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in migliaia di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	23.396	148.070	-	11.926	3.238	186.631
Ammortamenti e perdite di valore	(7.733)	(68.941)	-	(9.926)	-	(86.601)
Contributi	(1.252)	(19.479)	-	(798)	-	(21.529)
Consistenza al 01.01.2020	14.411	59.650	-	1.202	3.238	78.501
Investimenti	-	6.797	-	164	428	7.389
Passaggi in esercizio	354	2.875	-	-	(3.229)	-
Ammortamenti	(2.700)	(7.317)	-	(434)	-	(10.632)
Alienazioni e dismissioni*	-	-	-	(15)	-	(15)
Incrementi dei contributi di periodo	-	(6.591)	-	-	-	(6.591)
Totale variazioni	(2.346)	(4.236)	-	(285)	(2.801)	(9.669)
Costo storico	23.750	156.402	-	12.076	437	192.665
Ammortamenti e perdite di valore	(10.434)	(75.189)	-	(10.361)	-	(95.984)
Contributi	(1.252)	(25.799)	-	(798)	-	(27.849)
Consistenza al 31.12.2020	12.064	55.414	-	917	437	68.832
Investimenti	4.218	-	-	-	11.275	15.493
Passaggi in esercizio	-	2.255	-	91	(2.346)	-
Ammortamenti	(2.750)	(5.520)	-	(363)	-	(8.633)
Alienazioni e dismissioni*	(6.460)	(11.493)	-	(258)	-	(18.211)
Incrementi dei contributi di periodo	-	(5.991)	-	-	-	(5.991)
Totale variazioni	(4.992)	(20.749)	-	(530)	8.929	(17.342)
Costo storico	14.580	108.506	-	8.185	9.366	140.637
Ammortamenti e perdite di valore	(7.508)	(60.396)	-	(7.798)	-	(75.701)

Contributi	-	(13.445)	-	-	-	(13.445)
Consistenza al 31.12.2021	7.072	34.665	-	387	9.366	51.491

Alienazioni e dismissioni*						
Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni	(13.388)	(50.151)	-	(3.982)	-	(67.521)
Decrementi f.do ammortamento per dismissioni	5.676	20.313	-	2.926	-	28.915
Decrementi Contributi per altre dismissioni	1.252	18.345	-	798	-	20.395
Totale alienazioni e dismissioni	(6.460)	(11.493)	-	(258)	-	(18.211)

di cui ATTIVITA' PER DIRITTI D'USO	Terreni, fabbricati	Totale
Costo storico	10.192	10.192
Ammortamenti e perdite di valore	(4.876)	(4.876)
Contributi	-	-
Consistenza al 31.12.2020	5.316	5.316
Altri movimenti	4.218	4.218
Ammortamenti	(2.532)	(2.532)
Totale variazioni	1.686	1.686
Costo storico	14.410	14.410
Ammortamenti e perdite di valore	(7.408)	(7.408)
Contributi	-	-
Consistenza al 31.12.2021	7.002	7.002

Non si rilevano oneri finanziari capitalizzati relativi alla voce "Immobili, impianti e macchinari" per l'anno 2021.

Al 31 dicembre 2021 la voce "Immobili, impianti e macchinari" non risulta gravata da ipoteche o privilegi.

Al 31.12.2021 la voce "Immobili, impianti e macchinari" si attesta a 42.533 mila euro registrando un decremento netto di 26.300 mila euro. Come rappresentato nella tabella sopra riportata la variazione è stata determinata dai seguenti fattori:

- i) disinvestimenti per 18.211 mila euro relativi al trasferimento dell'attivo immobilizzato a seguito della soccombenza della Gara Toscana;
- ii) investimenti complessivi dell'esercizio per 15.493 mila euro che fanno riferimento per 11.136 mila euro all'acquisto di 55 autobus di cui 53 di nuova acquisizione e 2 acquistati usati dalla controllata Busitalia Rail Service S.r.l., per la direzione regionale Umbria, per 48 mila euro per impianti di lavaggio e erogazione carburante nel territorio umbro, per 91 mila euro per l'acquisto di nuovi macchinari elettronici, quali PC e stampanti. Gli investimenti comprendono anche 4.218 mila euro riferiti ai diritti d'uso di fabbricati civili derivanti dall'applicazione del principio IFRS16 a un nuovo contratto di locazione verso la controparte del gruppo Grandi Stazioni Immobiliari;

- iii) ammortamenti netti di periodo pari a 8.633 mila euro che comprendono diritti d'uso derivanti dall'adozione dell'IFRS 16;
- iv) Si registra un aumento dei contributi incassati dalla Regione Toscana per euro 5.991 mila euro;

Dal 01 di gennaio 2019 la società ha applicato il principio IFRS 16 rilevando tra le immobilizzazioni Attività per diritti d'uso riguardanti fabbricati civili e industriali. Tali attività si attestano al 31.12.2021 complessivamente a 7.002 mila euro con una variazione in aumento di 1.686 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuta all'incremento per nuove sottoscrizioni di contratti di locazione pari a 4.218 mila euro e l'effetto dell'ammortamento complessivo di periodo pari a 2.532 mila euro. Il dettaglio degli importi delle suddette immobilizzazioni viene esposto nella tabella di dettaglio sopra riportata.

Contributi governativi

Si segnala l'esistenza di vincoli contrattuali, della durata media di dodici anni, insistenti sui contributi ricevuti a fronte degli investimenti attuati, principalmente per il rinnovo ed ampliamento del parco autobus.

valori in migliaia di euro

Categoria	Valore Residuo Vincolato
FABBRICATI INDUSTRIALI	-
FABBRICATI IN LOCAZIONE SOCIETA' DEL GRUPPO	867
AUTOBUS DI LINEA	9.349
MACCHINE ELETTRONICHE	-
Totale complessivo	10.216

18. Investimenti immobiliari (3.753 mgl di euro)

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio degli investimenti immobiliari.

valori in migliaia di euro

	Terreni	Fabbricati	Totale
Costo	-	11.314	11.314
Fondo Ammortamento	-	(4.864)	(4.864)
Fondo Svalutazione	-	(2.336)	(2.336)
Consistenza al 31.12.2019	-	4.114	4.114
Variazioni dell'esercizio			
Investimenti	-	-	-
Ammortamento	-	(181)	(181)
Totale variazioni	-	(181)	(181)
Costo	-	11.314	11.314
Fondo Ammortamento	-	(5.045)	(5.045)
Fondo Svalutazione	-	(2.336)	(2.336)
Consistenza al 31.12.2020	-	3.933	3.933

Variazioni dell'esercizio

Investimenti	-	-	-
Ammortamento	-	(181)	(181)
Totale variazioni	-	(181)	(181)
Costo	-	11.314	11.314
Fondo Ammortamento	-	(5.225)	(5.225)
Fondo Svalutazione	-	(2.336)	(2.336)
Consistenza al 31.12.2021	-	3.753	3.753

La voce Investimenti immobiliari accoglie i fabbricati non strumentali valutati al costo e comprende aree destinate ad uso ufficio ed officine date in locazione alla Società Busitalia Veneto S.p.A..

La classificazione ad Investimenti immobiliari è legata pertanto a una migliore rappresentazione delle partite stesse distinguendole pertanto da Immobili, impianti e macchinari.

Non sono stati avviati, per gli investimenti immobiliari sopra indicati, progetti di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura. Rispetto al valore al 31.12.2020 evidenziamo una variazione in diminuzione determinata esclusivamente dall'ammortamento netto di periodo pari a 181 mila euro.

Non si rilevano cambiamenti dell'uso degli immobili.

19. Attività immateriali (11.458 mgl di euro)

Di seguito è esposto il prospetto delle attività immateriali a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse.

valori in migliaia di euro

	Costi di sviluppo	Dir.di brev.ind. e dir.ut. opere ingegno	Concessioni licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Avviamento	Totale
Costo storico	-	-	5.851	175	-	18.358	24.384
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(4.759)	-	-	-	(4.759)
Contributi	-	-	-	-	-	-	-
Consistenza al 01.01.2020	-	-	1.092	175	-	18.358	19.625
Investimenti	-	-	326	306	-	-	632
Passaggi in esercizio	-	-	123	(123)	-	-	-
Perdite di valore	-	-	-	-	-	(7.507)	(7.507)
Ammortamenti	-	-	(760)	-	-	-	(760)
Totale variazioni	-	-	(311)	183	-	(7.507)	(7.635)
Costo storico	-	-	6.300	358	-	18.358	25.016
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(5.519)	-	-	(7.507)	(13.026)
Contributi	-	-	-	-	-	-	-
Consistenza al 31.12.2020	-	-	781	358	-	10.851	11.990
Investimenti	-	-	-	185	-	-	185
Passaggi in esercizio	-	-	521	(521)	-	-	-
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni*	-	-	(42)	-	-	-	(42)

Ammortamenti	-	-	(675)	-	-	-	(675)
Totale variazioni	-	-	(196)	(336)	-	-	(533)
Costo storico	-	-	6.164	22	-	18.358	24.544
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(5.579)	-	-	(7.507)	(13.086)
Contributi	-	-	-	-	-	-	-
Consistenza al 31.12.2021	-	-	585	22	-	10.851	11.458

Alienazioni e dismissioni*							
Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni	-	-	(657)	-	-	-	(657)
Decrementi f.do ammortamento per dismissioni	-	-	615	-	-	-	615
Decrementi Contributi per altre dismissioni	-	-	-	-	-	-	-
Decrementi svalutazioni per dismissioni	-	-	-	-	-	-	-
Totale alienazioni e dismissioni	-	-	(42)	-	-	-	(42)

Non si rilevano oneri finanziari capitalizzati relativi alla voce "Attività immateriali" per l'anno 2021.

Le "attività immateriali" si attestano, al 31.12.2021, a 11.458 mila euro registrando una variazione in diminuzione di 533 mila euro, determinata dai seguenti fattori:

- i) investimenti realizzati nel periodo di 185 mila euro, principalmente legati agli sviluppi del *software* aziendale integrato Board, oltre a sviluppi del Software relativo alla rendicontazione dei ricavi (progetto Arca);
- ii) ammortamenti netti di periodo pari a 675 mila euro;
- iii) Alienazioni e dimissioni per 42 mila euro dovuti alla cessione ad Autolinee Toscane S.p.A.

Test di *impairment* per unità generatrici di flussi finanziari a cui è stato allocato l'avviamento

Nella tabella seguente sono riportati i principali valori relativi al *test*:

CGU	Avviamento (valori in migliaia di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth rate
CGU UMBRIA	10.851	5,09%	0,00%

Per l'Avviamento realizzato al momento dell'acquisizione di Umbria Mobilità Esercizio S.r.l., e trasferito in Busitalia Sita Nord al momento della fusione per incorporazione avvenuta nel 2015, la Società, in applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 "*Impairment of assets*", ha effettuato il *test di impairment* al fine di verificare per la "CGU Umbria" la capacità di remunerare il capitale investito.

Il valore di avviamento iniziale era di 18.358 mila euro, svalutato in sede di bilancio 2020, di 7.507 mila euro per un valore netto complessivo ad oggi iscritto di 10.851 mila euro.

Il test è stato effettuato considerando le proiezioni economiche e patrimoniali contenute nel piano industriale della Società 2022-2031 ed un periodo temporale di 3 anni (2022-2024) con un terminal value corrispondente al valore del capitale investito netto dell'ultimo anno, ipotizzando quindi il trasferimento al subentrante nell'esercizio 2025.

Il tasso di attualizzazione utilizzato è stato il "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*), pari a 5,09%.

Dall'esecuzione del test non sono emerse perdite di valore per la CGU.

20. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite (1.142 mgl di euro)

Nei prospetti di seguito sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2021 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

valori in migliaia di euro

	31.12.2020	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr. (Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2021
Perdite fiscalmente riportabili	-	-	-	-	-
Altre partite	1.271	-	(129)	-	1.142
Attività per imposte anticipate	1.271	-	(129)	-	1.142
Differenze su immobilizzazioni attività finanziarie	(520)	-	-	-	(520)
Passività per imposte differite	(520)	-	-	-	(520)

Le attività per imposte anticipate presentano una movimentazione di 129 mila euro relativa agli effetti fiscali delle perdite attuariali legate alla valorizzazione del TFR secondo lo IAS 19.

Non si rileva nessuna movimentazione dell'anno 2021 sulle passività per imposte differite.

21. Partecipazioni (42.314 mgl di euro)

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2021 e 2020.

valori in migliaia di euro

	Valore netto 31.12.2021	Valore netto 31.12.2020	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	42.193	55.929	30.398
Imprese collegate	-	-	840
Imprese a controllo congiunto	-	-	-
Altre imprese	121	121	-

TOTALE	42.314	56.050	31.238
---------------	---------------	---------------	---------------

La voce è pari a 42.314 mila euro in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 13.736 mila euro per effetto della svalutazione della controllata QBuzz a seguito delle risultanze del test di *impairment*.

Si rileva nell'esercizio la dismissione della Partecipazione in City Boat nel corso del 2021, che presentava già al 31.12.2020 un valore netto contabile pari a zero in quanto già interamente svalutata.

<i>valori in migliaia di euro</i>							
	Valore Netto	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto	Fondo
	31.12.2020	Acquisizioni/ Sottoscrizioni	Alienazioni/ Rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	31.12.2021	Svalutazione Cumulato
	Partecipazioni in imprese controllate	55.929	-	-	-	-	42.193
ATAF GESTIONI SRL	9.088	-	-	-	-	9.088	-
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	3.498	-	-	-	-	3.498	-
SAVIT SRL	1.031	-	-	-	-	1.031	-
BUSITALIA VENETO SPA	16.175	-	-	-	-	16.175	-
BUSITALIA CAMPANIA SPA	5.900	-	-	-	-	5.900	-
QBUZZ MOBILITY SERVICES	59	-	-	-	-	59	-
QBUZZ	20.178	-	-	(13.736)	-	6.442	(30.398)
Partecipazioni in imprese collegate	-	-	-	-	-	-	-
CITY BOAT	-	-	-	-	-	-	-
Altre imprese	121	-	-	-	-	121	-
MOBIT S.C.a R.L.	21	-	-	-	-	21	-
A.C.V. S.C.a R.L.	20	-	-	-	-	20	-
A.M.V. S.C.a R.L.	17	-	-	-	-	17	-
ETRURIA M. S.C.a R.L.	8	-	-	-	-	8	-
PIU'BUS S.C.a R.L.	10	-	-	-	-	10	-
SIENA MOBILITA' S.C.a R.L.	1	-	-	-	-	1	-
ISHTAR SOC. CONSORTILE	19	-	-	-	-	19	-
TPL MOBILITA' S.C.a R.L.	8	-	-	-	-	8	-
ATC & PARTNERS	18	-	-	-	-	18	-

<i>valori in migliaia di euro</i>							
	Valore Netto	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto	Fondo
	31.12.2019	Acquisizioni/ Sottoscrizioni	Alienazioni/ Rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	31.12.2020	Svalutazione Cumulato
	Partecipazioni in imprese controllate	59.441	13.150	(-)	(16.662)	-	55.929
ATAF GESTIONI SRL	9.088	-	-	-	-	9.088	-
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	3.498	-	-	-	-	3.498	-
SAVIT SRL	1.031	-	-	-	-	1.031	-
BUSITALIA VENETO SPA	3.025	13.150	-	-	-	16.175	-
BUSITALIA CAMPANIA SPA	5.900	-	-	-	-	5.900	-

QBUZZ MOBILITY SERVICES	59	-	-	-	-	59	-
QBUZZ	36.840	-	-	(16.662)	-	20.178	(16.662)
Partecipazioni in imprese collegate	840	-	-	(840)	-	-	-
CITY BOAT	840	-	-	(840)	-	-	(840)
Altre imprese	117	-	-	-	-	121	-
MOBIT S.C.a R.L.	21	-	-	-	-	21	-
A.C.V. S.C.a R.L.	17	3	-	-	-	20	-
A.M.V. S.C.a R.L.	16	1	-	-	-	17	-
ETRURIA M. S.C.a R.L.	8	-	-	-	-	8	-
PIU'BUS S.C.a R.L.	10	-	-	-	-	10	-
SIENA MOBILITA' S.C.a R.L.	1	-	-	-	-	1	-
ISHTAR SOC. CONSORTILE	19	-	-	-	-	19	-
TPL MOBILITA' S.C.a R.L.	8	-	-	-	-	8	-
ATC & PARTNERS	18	-	-	-	-	18	-

Si riporta, di seguito, l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate e il raffronto tra i valori di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

	Sede	Capitale sociale	Utile/ (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2021	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2021 (b)	Differenza (a-b)
Partecipazioni in imprese controllate								
ATAF GESTIONI SRL	Firenze	5.927.480	2.130.357	21.175.204	70%	14.822.643	9.087.830	5.734.813
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	Roma	3.497.788	5.233.181	9.618.765	100%	9.618.765	3.497.788	6.120.977
SAVIT SRL	Perugia	1.000.000	110.116	1.058.062	100%	1.058.062	1.030.677	27.385
BUSITALIA CAMPANIA SPA	Salerno	5.900.000	-3.050.715	1.605.744	100%	1.605.744	5.900.000	-4.294.256
QBUZZ B.V.	Amersfoort	400.000	1.574.629	2.526.556	100%	2.526.556	6.442.202	-3.915.646
BUSITALIA VENETO	Padova	20.500.000	-9.367.390	12.631.869.	79%	9.979.177	16.175.000	-6.195.823
QBUZZ MOBILITY SERVICE B.V.	Amersfoort	18.000	-	-16.652	100%	-16.652	59.100	-75.752

Per quanto riguarda le differenze emerse, si riportano di seguito alcune considerazioni per le società che presentano delta significativi:

Busitalia Campania S.p.A.: Le differenze risultanti tra i valori di carico della società rispetto alla corrispondente frazione di Patrimonio netto, risentono principalmente del risultato negativo realizzato dalla Società alla chiusura del bilancio al 31.12.2021 realizzando una perdita d'esercizio pari a 3 milioni di euro. Tale risultato riduce il patrimonio della Società ad un ammontare inferiore ad 1/3 del Capitale Sociale integrando così la fattispecie di cui all'art. 2446 del codice civile. Preme evidenziare che lo stesso non include l'intero l'ammontare dei contributi pubblici che saranno riconosciuti inevitabilmente alla Società a copertura dei mancati ricavi da mercato e in generale in conseguenza dell'emergenza pandemica. A tal proposito si evidenzia il D.L. n. 228/2021 in tema di

sospensione delle perdite ex art.6 del DL n.23/2020: tali perdite, inizialmente previste per il singolo esercizio sociale 2020 ritenuto "anomalo" a causa dell'emergenza Covid-19, si estenderanno anche al risultato economico negativo del 2021. L'individuazione dell'arco temporale oggetto di "sterilizzazione", quindi, è stato ampliato anche all'anno solare 2021.

Da aggiungere infine che la Società ha predisposto il Test di impairment ai fini della valutazione dell'Avviamento e dalle risultanze dello stesso non sono emerse perdite durevoli di valore. La metodologia utilizzata è stata quella dei flussi di cassa operativi scontati ("Discounted Cash Flow Method" o "DCF"). Il tasso di attualizzazione dei flussi di cassa attesi utilizzato per gli esercizi di *impairment*, "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*), è pari a 5,13%. Ai fini dello svolgimento del test di *impairment*, gli amministratori nella formulazione delle loro assunzioni hanno considerato valori patrimoniali e flussi reddituali futuri coerenti con quelli risultanti dal piano industriale 2022-2031, approvato dal Consiglio di Amministrazione, nel quale è previsto il recupero integrale delle perdite.

Busitalia Veneto S.p.A.: Le differenze risultanti tra i valori di carico della società rispetto alla corrispondente frazione di Patrimonio netto, risentono principalmente del risultato negativo realizzato dalla Società alla chiusura del bilancio al 31.12.2021 realizzando una perdita d'esercizio pari a 9,3 milioni di euro. Preme evidenziare che lo stesso non include l'intero l'ammontare dei contributi pubblici che saranno riconosciuti inevitabilmente alla Società a copertura dei mancati ricavi da mercato e in generale in conseguenza dell'emergenza pandemica. A tal proposito si evidenzia il D.L. n. 228/2021 in tema di sospensione delle perdite ex art.6 del DL n.23/2020: tali perdite, inizialmente previste per il singolo esercizio sociale 2020 ritenuto "anomalo" a causa dell'emergenza Covid-19, si estenderanno anche al risultato economico negativo del 2021. L'individuazione dell'arco temporale oggetto di "sterilizzazione", quindi, è stato ampliato anche all'anno solare 2021.

Si segnala che gli amministratori hanno approvato nella seduta del mese di marzo 2022 il Piano industriale 2022-2031 nel quale è previsto il recupero integrale delle perdite nell'arco della durata della concessione dei servizi TPL di Padova e Provincia (aggiudicata nel 2020 e con durata di 9 anni).

QBUZZ B.V.: Per le differenze risultanti tra i valori di carico della società rispetto alla corrispondente frazione di Patrimonio netto, la Società ha effettuato il test di impairment. Il test è stato effettuato prendendo come riferimento di base i dati previsionali di Budget 2022 e sui valori del Piano Industriale 2022-2031 approvato dal Board of Directors il 7 marzo 2022. Il test è stato effettuato confrontando il Capitale Investito Netto con il valore recuperabile di ogni CGU, con riferimento al valore d'uso. Sulla determinazione del valore d'uso della cash generating unit (CGU), si è proceduto all'attualizzazione – ad un appropriato tasso di sconto – dei flussi finanziari futuri, in entrata e in uscita, generati dall'unità nella fase operativa e al momento della sua dismissione finale. In altri termini, il value in use viene stimato applicando il metodo del Discounted Cash Flow, nella formulazione unlevered (o asset side), mediante la formula che considera l'attualizzazione dei flussi analiticamente attesi nell'orizzonte di durata dei piani previsionali e la determinazione di un terminal value successivamente a tale orizzonte temporale. Il terminal value è stato stimato applicando il metodo della capitalizzazione del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione esplicita.

Il WACC stimato a 6,95% e la stima del Capitale Investito Netto, hanno portato l'esito dell'impairment test ad una svalutazione della partecipazione pari a 13.736 mila euro che è stata quindi stanziata nel presente bilancio al 31 dicembre 2021.

22. Altre attività non correnti e correnti (21.931 mgl di euro)

Tale voce è così composta:

valori in migliaia di euro

	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	-	6.777	6.777	-	2.278	2.278	-	4.499	4.499
Crediti per IVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ministero dell'Economia e delle Finanze	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre Amministrazioni dello Stato	-	6.313	6.313	-	17.287	17.287	-	(10.974)	(10.974)
Debitori diversi e ratei/risconti	36	10.340	10.376	36	13.116	13.152	-	(2.776)	(2.776)
Totale	36	23.430	23.466	36	32.681	32.717	-	(9.251)	(9.251)
Fondo svalutazione	-	(1.535)	(1.535)	-	(5.887)	(5.887)	-	4.352	4.352
Totale netto fondo svalutazione	36	21.895	21.931	36	26.794	26.830	-	(4.899)	(4.899)

La voce "Altri crediti verso società del gruppo" si attesta a 6.777 mila euro con una variazione in aumento pari a 4.999 mila euro dovuta principalmente a un incremento pari a 3.796 mila euro nei crediti verso la controllata Busitalia Rail Service S.r.l., riferiti principalmente all'ammontare dei dividendi sul bilancio al 31.12.2020 non ancora incassati ed agli interessi maturati sulla Linea di credito revolving ad oggi estinta; ad un incremento pari a 880 mila euro nei crediti verso la capogruppo FS, riferiti a crediti per ritenute subite, e a un decremento complessivo netto pari a 323 mila euro relativo alle esposizione nei confronti delle diverse società del Gruppo riferito alla normale gestione dei rapporti.

La voce "Debitori diversi e ratei/risconti" si attesta complessivamente a 10.376 mila euro di cui 10.340 mila euro sono correnti con una variazione in diminuzione di 2.776 mila euro rispetto all'esercizio precedente. La variazione in diminuzione è determinata principalmente dall'utilizzo del fondo svalutazione crediti pari a 1.511 mila euro relativi alla chiusura di partite antecedenti il 2011 e relative a ripresa dati del precedente sistema contabile, da 904 mila euro relativi alla diminuzione del credito per "Bonus Accise" per effetto contrapposto di nuovi incrementi per la competenza 2021 e utilizzi in compensazione, per 246 mila euro alla riduzione dei crediti assicurativi legato alla chiusura della polizze della DR Toscana e altre variazioni nette minori complessive per 115 mila euro.

I crediti inclusi nella voce "Altre Amministrazioni dello Stato" si attestano a 6.313 mila euro e fanno riferimento principalmente ai contributi in conto esercizio spettanti per la copertura dei maggiori oneri rinvenienti dai rinnovi dei CCNL degli autoferrottranvieri e dei maggiori costi sostenuti per oneri di malattia del personale per 4.369 mila euro e per 1.944 mila euro alla stima degli importi in assegnazione alla Società per ristori Covid-19 e relativi crediti per ritenute di acconto applicate sui contributi Covid-19. La variazione è da attribuirsi per 2.542 mila euro al decremento dei crediti per utilizzo

fondo svalutazione, per 1.014 mila euro alla compensazione dei crediti per oneri malattia di competenza 2014 e 2015 e per 7.418 mila euro relativi alla variazione netta tra incrementi di competenza del periodo e gli incassi dei contributi CCNL.

Il "Fondo svalutazione" si attesta a 1.535 mila euro registrando una variazione netta in diminuzione di 4.352 mila euro per effetto di utilizzi pari a 4.053 mila euro, per 600 mila euro a riclassifica di fondo tra partite non commerciali a crediti commerciali e per 300 mila euro ad accertamenti di periodo per effetto delle valutazioni ai fini dell'IFRS 9.

Di seguito la movimentazione, intervenuta nel corso dell'esercizio, dei crediti verso "Altre Amministrazioni dello Stato" distinti tra contributi in c/esercizio e c/impianti.

valori in migliaia di euro

	Valori al 31.12.2020	Incrementi	Incassi	Decrementi	Riclassifiche	Altre variazioni	Valori al 31.12.2021
In conto esercizio	17.287	12.605	(20.130)	(907)		(2.542)	6.313
In conto impianti	-	5.991	(5.991)			-	-
Totale	17.287	18.596	(26.121)	(907)	-	(2.542)	6.313

Gli incrementi e gli incassi indicati nella tabella sopra riportata, fanno riferimento principalmente ai seguenti movimenti:

- Accertamenti dei contributi Covid-19 per mancati ricavi da traffico per un importo pari a 3.946 mila euro di competenza dell'Umbria, di cui incassati 2.283 mila euro;
- Accertamenti relativi a contributi per CCNL e Oneri di malattia di competenza dell'esercizio per complessivi 8.659 mila euro (relativi rispettivamente a Toscana per 2.575 mila euro e ad Umbria per 6.084 mila euro);
- Incassi complessivi per contributi CCNL e Oneri di malattia per 17.847 mila euro relativi rispettivamente per 14.705 mila euro a Umbria e 3.142 mila euro a Toscana;
- Decrementi per 2.542 mila euro tra le "altre variazioni" dovuto all'utilizzo del fondo svalutazione crediti;
- Incremento e incasso nello stesso esercizio dei contributi in c/impianti per 5.991 mila euro per il finanziamento di autobus della Regione Umbria

Di seguito la ripartizione delle Altre attività non correnti e correnti per area geografica:

valori in migliaia di euro

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Nazionali	21.931	26.830	(4.899)
Paesi dell'area euro	-	-	-
Regno Unito	-	-	-
Altri paesi europei (UE non Euro)	-	-	-
Altri paesi europei non UE	-	-	-
Stati Uniti	-	-	-
Altri paesi	-	-	-
Totale	21.931	26.830	(4.899)

23. Rimanenze (2.442 mgl di euro)

La voce si attesta a 2.442 mila euro con un decremento pari a 1.181 mila euro principalmente dovuto alla cessione del magazzino ad Autolinee Toscane S.p.A., nuovo gestore del servizio TPL su territorio toscano.

valori in migliaia di euro

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.442	3.764	(1.322)
Fondo svalutazione	-	(141)	141
Valore netto	2.442	3.623	(1.181)
Acconti	-	-	-
Totale Rimanenze	2.442	3.623	(1.181)

La voce risulta esser così composta:

valori in migliaia di euro

Materiali	Valore lordo	Fondo Svalutazione	Valore netto
Carburanti	366	-	366
Ricambi	1.695	-	1.695
Materiale Utilizzo	381	-	381
	2.442	-	2.442

24. Crediti commerciali (52.127 mgl di euro)

I crediti commerciali sono così dettagliati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	-	7.027	7.027	-	4.006	4.006	-	3.021	3.021
Contratto di Servizio verso le Regioni	-	42.670	42.670	-	45.467	45.467	-	(2.797)	(2.797)
Crediti verso società del Gruppo	-	11.091	11.091	-	20.614	20.614	-	(9.523)	(9.523)
Totale	-	60.788	60.788	-	70.087	70.087	-	(9.299)	(9.299)
Fondo svalutazione	-	(8.661)	(8.661)	-	(6.966)	(6.966)	-	(1.695)	(1.695)
Totale netto fondo svalutazione	-	52.127	52.127	-	63.121	63.121	-	(10.994)	(10.994)
Totale crediti commerciali non correnti e correnti	-	52.127	52.127	-	63.121	63.121	-	(10.994)	(10.994)

I Crediti commerciali al 31 dicembre 2021 si attestano a 52.127 mila euro con una variazione netta in diminuzione di 10.994 mila euro rispetto all'esercizio precedente. La voce è tutta composta da poste correnti.

Il valore lordo iscritto nei "**Clients ordinari**", rappresentato principalmente dall'ammontare dei crediti commerciali verso il mercato oltre ai crediti generati dallo svolgimento del servizio di noleggio e turismo, presenta una variazione in aumento di 3.021 mila euro determinata principalmente dal credito verso Autolinee Toscane non ancora incassati e relativi ai ricavi da vendita di asset fatturati il 31.10.2021.

I "**Crediti verso società del Gruppo**" si attestano a 11.091 mila euro (variazione in diminuzione di 9.523 mila euro) e fanno riferimento principalmente ai rapporti verso le società controllate e attività di *service* e distacchi di personale in diminuzione per effetto di incassi di periodo strettamente connesso all'andamento della liquidità principalmente delle Società Ataf Gestioni S.r.l. e Busitalia Rail Service S.r.l..

I "**Crediti da Contratto di Servizio verso le Regioni**" si attestano a 42.670 mila euro rispetto ai 45.467 mila euro e fanno riferimento a crediti per contratti di servizio attivi verso gli Enti affidanti, il cui valore risulta in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 2.797 mila euro, principalmente per effetto degli incassi dei rapporti con la Regione Umbria con la quale la Società ha attivato le opportune azioni giudiziali per il graduale recupero degli incassi.

Si rileva invece una sostanziale puntualità nei pagamenti per i crediti sorti con lo svolgimento del servizio nella Direzione Regionale Toscana. Il decremento è da attribuirsi anche ai minori servizi svolti dalla DR Toscana in considerazione della cessione della diminuzione dei servizi di TPL extraurbano dell'area fiorentina dal 01.11.2021.

Il "Fondo Svalutazione" si attesta a 8.661 mila euro con un incremento netto pari a 1.695 mila euro determinato dall'effetto congiunto di utilizzi fondo per 997 mila euro a seguito dell'eliminazione delle partite creditorie ritenute non più recuperabili e per effetto delle valutazioni effettuate sul portafoglio crediti, in particolare per le esposizioni in capo alla CGU Umbria, in applicazione dell'IFRS 9 pari a 2.092 mila euro oltre alla riclassifica di fondi per 600 mila da partite non commerciali a commerciali.

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per regione geografica, è la seguente:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Nazionali	52.127	63.121	(10.994)
Paesi dell'area euro	-	-	-
Regno Unito	-	-	-
Altri paesi europei (UE non Euro)	-	-	-
Altri paesi europei non UE	-	-	-
Stati Uniti	-	-	-
Altri paesi	-	-	-
Totale	52.127	63.121	(10.994)

Tutti i crediti commerciali fanno riferimento a crediti nazionali.

25. Attività finanziarie non correnti e correnti (9.927 mgl di euro)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto:

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
- Altre attività finanziarie	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Crediti per finanziamenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Altri crediti finanziari	-	9.927	9.927	-	12.460	12.460	-	(2.533)	(2.533)
Totale	-	9.927	9.927	-	12.460	12.460	-	(2.533)	(2.533)

Le **attività finanziarie correnti**, pari complessivamente a 9.927 mila euro al 31 dicembre 2021 fanno riferimento al saldo del conto corrente intersocietario con la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

26. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (599 mgl di euro)

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Depositi bancari e postali	585	3	582
Assegni	5	8	(3)
Denaro e valori in cassa	9	15	(6)
Totale	599	26	573

I saldi di banca e di cassa sono utilizzabili liberamente dalla Società.

Come dimostra il saldo della voce "Attività finanziarie correnti" la Società dal 2018 si avvale del sistema di tesoreria accentrata con la Capogruppo FS, allo scopo di ottimizzare i flussi finanziari ed i relativi fabbisogni, con un significativo accrescimento dell'integrazione della Società nell'ambito delle *best practices* del Gruppo. Dal punto di vista contabile, l'attivazione del sistema di tesoreria accentrata ha determinato il ricorso/l'utilizzo dei rapporti infragruppo generando pertanto partite debitorie/creditorie finanziarie in considerazione del saldo negativo/positivo classificate nelle voci relative alle passività/attività finanziarie.

27. Crediti tributari (244 mgl di euro)

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Acconti IRAP	244	-	244
Acconti IRES	-	-	-
Totale	244	-	244

La Società presenta al 31.12.2021 un'esposizione a credito come saldo IRAP derivante dalle dichiarazioni dei redditi dell'esercizio precedente.

28. Patrimonio netto (62.009 mgl di euro)

Le variazioni intervenute negli esercizi 2021 e 2020 per le principali voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto all'inizio delle note di bilancio.

Capitale sociale

Il capitale sociale della Società al 31 dicembre 2021, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito quote nominali per un totale complessivo di 73.000 mila euro.

Riserva Legale

La Riserva legale della Società al 31 dicembre 2021 risulta di 1.522 mila euro e non presenta alcuna variazione rispetto all'esercizio precedente nel quale era stata rilevata una perdita di esercizio.

Riserve diverse

Le riserve diverse si attestano a 8.249 mila euro e non risultano variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Riserve di valutazione

La riserva di valutazione si attesta complessivamente ad un valore negativo di 3.293 mila euro e riflette la valutazione attuariale del TFR. Nel corso dell'esercizio 2021 sono stati registrati perdite attuariali per benefici ai dipendenti rilevate dalla perizia dell'attuario pari a 536 mila euro al netto dei relativi effetti fiscali pari a 129 mila euro.

Utili/(Perdite) portati a nuovo

Le perdite portate a nuovo al 31 dicembre 2021 si attestano a 11.529 mila euro. La variazione negativa di 21.279 mila euro rispetto all'esercizio precedente fa riferimento all'ammontare delle perdite dell'esercizio 2020 destinati a nuovo come da delibera assembleare di approvazione della Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2020.

Risultato dell'esercizio

Nello svolgimento della normale attività produttiva dell'esercizio 2021, si è maturato una perdita pari a 5.940 mila euro.

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio Netto, nonché la loro utilizzazione nei tre esercizi precedenti:

valori in migliaia di euro

Origine*	Importi al 31.12.2021 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Possibilità di Utilizzo	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti			
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro (da specificare)
Capitale Sociale	73.000	73.000	-	-	-	-	-	-
Riserve di utili:								
Riserva legale	1.522	1.522	-	B	-	-	-	-
Riserve diverse	8.249	-	8.249	A,B	-	-	-	-
Utili attuariali per benefici Def. Personale	(3.293)	-	-	-	-	-	-	-
Perdite a nuovo	(11.529)	-	-	B,C	-	-	-	-
TOTALE	67.949	74.522	8.249	-	-	-	-	-

A Per aumento di capitale

B Per copertura perdite

C Per distribuzione ai soci

29. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine (68.374 mgli di euro)

La voce ammonta a 68.374 mila euro ed è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Finanziamenti da soci	29.242	36.514	(7.272)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	14.692	28.639	(13.947)
Altro	-	-	-
Totale	43.934	65.153	(21.219)
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Finanziamenti da soci (breve termine)	17.273	37.273	(20.000)
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	7.167	9.717	(2.550)
Altro (breve termine)	-	-	-
Totale	24.440	46.990	(22.550)
Totale Finanziamenti	68.374	112.143	(43.769)

Le movimentazioni dei debiti finanziari, intervenute nel corso dell'esercizio, come riportate nella tabella sopra esposta, fanno tutte riferimento a poste monetarie. Non si rilevano variazioni di poste non monetarie.

I "finanziamenti da soci a breve termine" pari a 17.273 mila euro fanno riferimento, all'esposizione per linee di credito concesse dalla controllante FS per far fronte alle normali necessità di gestione del capitale circolante per un importo pari a 10.000 mila euro, avente scadenza annuale al 31 marzo 2022, e che sono state rimborsate nel corso del 2021 per 20.000 mila euro, e per 7.273 mila euro per la quota a breve dei finanziamenti da soci a medio-lungo termine illustrati di seguito (di cui 5.273 mila euro relativo al finanziamento Qbuzz BV e 2.000 mila euro relativo al finanziamento per l'aumento di capitale in Busitalia Veneto).

Sugli importi utilizzati della linea di credito revolving sono maturati interessi allo spread di 1,80% + Euribor periodale.

I "finanziamenti da soci a medio e lungo termine" pari complessivamente a 29.242 mila euro fanno riferimento alla quota e medio e lungo termine relativa ai finanziamenti concessi dalla controllante FS per far fronte alle acquisizioni delle partecipazioni della controllata estera QBuzz BV (con un debito residuo al 31 dicembre 2021 di 21.091 mila euro e scadenza nel 2026) e per l'aumento di capitale di Busitalia Veneto S.p.A. avente un debito residuo al 31 dicembre 2021 pari a 8.150 mila euro e scadenza nel 2027. Tali finanziamenti sono stati rimborsati nel corso del 2021 per complessivi 7.273 mila euro. Su tali finanziamenti i tassi contrattuali applicati sono pari rispettivamente a 1,80% + euribor a 6 mesi e 3,40% + euribor a 6 mesi.

I "debiti finanziari verso società del Gruppo", complessivamente pari a 21.859 mila euro, sono relativi ai finanziamenti di residuo capitale verso la consociata Fercredit finalizzati all'acquisto degli autobus.

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle passività e delle attività finanziarie distinte tra variazioni monetarie e non monetarie secondo quanto richiesto dall'*Amendments* allo IAS 7:

valori in migliaia di euro

Voci del flusso di cassa generato/(assorbito) da attività finanziaria	31.12.2020	Effetto da Rendiconto finanziario	Variazione area	Effetti non monetari			31.12.2021
				Nuovi leasing	Riserva CFH	Altro	
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	112.144	(43.770)	-	-	-	-	68.374
Variazione delle altre attività finanziarie	(12.460)	2.545	-	-	-	(12)	(9.927)
Variazione delle altre passività finanziarie	5.432	(2.462)	-	4.118	-	-	7.088
Totale	105.116	(43.687)	-	4.118	-	(12)	65.535

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione Finanziaria Netta, esposta nello Stato Patrimoniale riclassificato, come riportato nella Relazione sulla gestione al 31 dicembre 2021 confrontata con il 31 dicembre 2020:

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	16.745	36.966	(20.221)
Conti correnti di tesoreria	(599)	(26)	(573)
Attività finanziarie correnti	(9.927)	(12.460)	2.533
Finanziamenti da soci	17.273	37.273	(20.000)
Passività finanziarie correnti	2.831	2.462	369
Quote corrente fin. Medio/lungo termine	7.167	9.717	(2.550)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	48.191	68.123	(19.932)
Finanziamenti da soci	29.242	36.514	(7.272)
Finanziamenti a medio/lungo termine	14.692	28.639	(13.947)
Passività finanziarie non correnti	4.257	2.969	1.288
Totale complessivo	64.935	105.089	(40.154)

30. TFR e altri benefici ai dipendenti (12.426 mgl di euro)

Di seguito il dettaglio della voce:

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	31.12.2021	31.12.2020
Valore attuale obbligazioni TFR	12.426	17.462
Valore attuale obbligazioni CLC	-	-
Valore attuale obbligazioni Altri benefici ai dipendenti	-	-
Totale valore attuale obbligazioni	12.426	17.462

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	2021	2020
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	17.462	18.348
Acquisizioni di ramo	-	-
<i>Service Costs</i>	-	-
<i>Interest cost</i> (*)	16	56
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(536)	670
Trasferimenti out	(2.971)	-
Anticipi/utilizzi	(1.545)	(1.613)
Totale obbligazioni a benefici definiti	12.426	17.462

(*) con rilevazione a Conto Economico

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale.

	2021	2020
Tasso di attualizzazione TFR	0,44%	-0,02%
Tasso annuo incremento TFR	2,81%	2,10%
Tasso di inflazione TFR	1,75%	0,80%
Tasso atteso di <i>turno verde</i> dei dipendenti TFR	5,00%	5,00%
Tasso atteso di anticipazioni	1,00%	1,00%
Probabilità di decesso	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti AGO	

Nel seguito sono riepilogati i risultati delle *sensitivity* effettuate per valutare gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

Nella tabella è fornita la durata (*duration*) media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti e le erogazioni previste a piano.

	TFR	CLC	Altri benefici definiti ai dipendenti
Tasso di inflazione + 0,25%	12.543	-	-
Tasso di inflazione - 0,25%	12.310	-	-
Tasso di attualizzazione +0,25%	12.240	-	-
Tasso di attualizzazione -0,25%	12.617	-	-
Tasso di turnover +1%	12.357	-	-
Tasso di turnover -1%	12.500	-	-
<i>Duration del piano</i>	6,7		
Erogazione 1° anno	1.622		
Erogazione 2° anno	1.251		
Erogazione 3° anno	1.253		
Erogazione 4° anno	1.235		
Erogazione 5° anno	1.148		

31. Fondi per rischi ed oneri (3.225 mgl di euro)

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2021 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve:

<i>valori in migliaia di euro</i>					
Fondi rischi e oneri	31.12.2020	Acc. nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2021
F.do manutenzione ordinaria	1.300	-	(1.000)	(300)	-
Altri fondi	4.940	592	(1.767)	(540)	3.225
Totale non corrente	6.240	592	(2.767)	(840)	3.225
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	31.12.2020	Acc. nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2021
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	-	-	-	-	-
Totale corrente	-	-	-	-	-

I "Fondi per rischi ed oneri" al 31 dicembre 2021 si attestano a 3.225 mila euro con una variazione complessiva in diminuzione, rispetto al 31 dicembre 2020 di 3.015 mila euro.

Di seguito la distinzione dei Fondi per tipologia e la relativa movimentazione:

valori in migliaia di euro

	31/12/2020	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci a Conto Economico	Altro	31/12/2021
Fondo Contenzioso personale	2.780	592	(1.009)	(540)	(91)	1.732
Fondo Contenzioso fornitori	160	-	-	-	-	160
Fondo Manutenzione Bus	1.300	-	(1.000)	(300)	-	-
Fondo Bilaterale	2.000	-	(667)	-	-	1.333
Totale non corrente	6.240	592	(2.676)	(840)	(91)	3.225

Come evidenziato nella tabella sopra riportata, nel corso dell'esercizio 2021 la Società ha:

- accantonato 592 mila euro relativi alla stima del potenziale impatto economico sull'esercizio 2021 degli oneri aggiuntivi che potrebbero essere riconosciuti al personale dipendente con il Rinnovo del CCNL e CCA;
- Utilizzi per 1.009 mila euro relativi al riconoscimento dei rinnovi del CCNL triennio 2017-2020;
- in merito al Fondo Bilaterale, si fa presente che lo stesso è relativo alla prospettiva che anche in Busitalia Sita Nord la gestione del *turnover* previsto nel Piano industriale 2019-2023 venga effettuata secondo le logiche previste dall'accordo sindacale. Si segnala che, alla data della chiusura del presente bilancio, si sono verificati eventi che ne hanno richiesto l'utilizzo per complessivi 667 mila euro;
- Utilizzi per 1 milione di euro dei fondi manutentivi a seguito della realizzazione degli interventi previsti sugli automezzi; oltre al rilascio di 300 mila euro in quanto la Società allo stato attuale non prevede che siano necessari ulteriori interventi;
- Rilascio di 540 mila euro per effetto di nuovi elementi emersi nel corso dell'esercizio che hanno determinato una variazione valutativa migliorativa dei fondi giuslavoristici.
- Altre variazioni complessive nette pari a 91 mila euro.

32. Passività finanziarie non correnti e correnti (4.257 mgl di euro)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle passività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto:

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Altre passività finanziarie	4.257	2.831	7.088	2.969	2.462	5.432	1.288	369	1.656
Totale	4.257	2.831	7.088	2.969	2.462	5.432	1.288	369	1.656

Le **passività finanziarie correnti** pari complessivamente a 7.088 mila euro fanno riferimento alle passività per leasing in linea con il principio IFRS, che la società ha applicato al 1° gennaio 2019. In aumento per 1.656 mila euro rispetto al 2020 per effetto della sottoscrizione del nuovo contratto di affitto della sede aziendale della Società.

Opzioni di proroga/risoluzione

I contratti leasing che sono stati oggetto di IFRS 16 contengono delle indicazioni generali di rinnovo in considerazione della durata dell'affidamento del TPL. Conseguentemente la Società rivaluterà le opzioni di proroga/risoluzione ogni qualvolta si verifichi un evento significativo o un significativo cambiamento delle circostanze sotto il suo controllo.

33. Altre passività non correnti e correnti (14.394 mgl di euro)

Le voci di debito sono così dettagliate:

valori in migliaia di euro

	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi		95	95	-	95	95	-	-	-
Acconti verso clienti			-	-	-	-	-	-	-
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sicurezza Sociale		2.749	2.749	-	3.388	3.388	-	(639)	(639)
Debiti per IVA			-	-	-	-	-	-	-
Altri debiti verso società del Gruppo		753	753	-	1.006	1.006	-	(253)	(253)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	249	10.548	10.797	137	12.160	12.297	112	(1.612)	(1.500)
Totale	249	14.145	14.394	137	16.649	16.786	112	(2.504)	(2.392)

La voce "**Altre passività correnti**" si attesta a 14.394 mila euro al 31 dicembre 2021 con una variazione netta in diminuzione di 2.392 mila euro rispetto all'esercizio precedente determinata principalmente dai seguenti fattori:

- decremento per 1.612 mila euro tra i ratei e risconti passivi dato principalmente da:
 - imputazione della quota di ricavo 2021 del risconto passivo derivante dal contratto di usufrutto stipulato con la Società Simet per l'utilizzo di autobus di proprietà di Busitalia Sita Nord, per euro 366 mila euro;
 - imputazione della quota di ricavo 2021 del risconto passivo abbonamenti pari a 277 mila euro verso le società consortili della Direzione Regionale Toscana a seguito dell'esito della Gara Toscana trasferiti pertanto ad Autolinee Toscane;
 - decremento dei debiti per ferie non godute pari a 587 mila euro di competenza della Direzione Regionale Toscana per il personale trasferito a seguito della soccombenza nella Gara Toscana;
 - altre variazioni nette pari a 382 mila euro riconducibili alla normale operatività dell'esercizio;
- decremento dei debiti verso istituti previdenziali di 639 mila euro imputabile principalmente alla contrazione del personale della Direzione Regionale Toscana ceduto a seguito dell'esito della Gara Toscana a far data dal 01.11.2021;
- variazione nette complessive in decremento di 253 mila euro degli altri debiti verso società del gruppo.

34. Debiti commerciali non correnti e correnti (20.438 mgl di euro)

Di seguito la composizione e movimentazione dei debiti commerciali non correnti e correnti.

	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	-	21.436	21.436	-	11.633	11.633	-	9.803	9.803
Acconti commerciali	-	-	-	-	9	9	-	(9)	(9)
Debiti commerciali v/ società del Gruppo	-	7.960	7.960	-	10.207	10.207	-	(2.247)	(2.247)
Totale	-	29.396	29.396	-	21.849	21.849	-	7.547	7.547

I Debiti commerciali correnti si attestano a 20.438 mila euro al 31 dicembre 2021 con un decremento di 1.411 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020. principalmente per l'effetto congiunto di:

- incremento dei debiti verso fornitori generici pari 9.803 mila euro. La variazione, che ha interessato principalmente i fornitori generici, è riconducibile sostanzialmente all'acquisizione degli autobus nel corso del mese di dicembre pari a 8.958 mila euro oltre alle forniture di servizi manutentivi e di carbo-lubrificanti per effetto di maggiori consumi.
- decremento di 2.247 mila euro dei debiti commerciali verso le società del Gruppo riconducibile alla chiusura di partite e strettamente connessi alla normale gestione dei rapporti ordinari.

35. Debiti per imposte sul reddito

La società al 31.12.2021 non rileva debiti per imposte sul reddito. Si segnala che la società aderisce al consolidato fiscale nazionale ex art. 117 e seguenti T.U.I.R con la controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

36. Gestione dei rischi finanziari

Le attività svolte dalla Società, la espongono a varie tipologie di rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:

- rischio di credito;
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato, nello specifico rischio di tasso di interesse e di cambio.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente bilancio include, inoltre, ulteriori informazioni quantitative. La gestione dei rischi della Società si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla *performance* finanziaria ed economica della Società.

RISCHIO DI CREDITO

Il rischio di credito deriva principalmente dai crediti finanziari verso la Pubblica Amministrazione, dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della Società.

Per il rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una *policy* per l'impiego della liquidità gestita a livello accentrato dalla Capogruppo FS che definisce:

- i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito ed i relativi limiti di concentrazione;
- le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione di credito nei confronti delle controparti, le società che li utilizzano hanno in vigore una specifica *policy* che definisce limiti di concentrazione per controparte e per classe di *rating*.

Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, la Società è responsabile per la gestione e l'analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti della pubblica amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti.

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività finanziarie e dei crediti commerciali al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, raggruppate per scaduto ed esposte escludendo le disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

valori in migliaia di euro

31.12.2021

	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione (lordo)	27.774	3.445	3.625	2733,2	11.564	49.142
Fondo Svalutazione	(1.792)	-	-	-	(4.891)	(6.684)
Pubblica Amministrazione (netto)	25.982	3.445	3.625	2.733	6.673	42.459
Società del Gruppo (lordo)	15061	2594	4975	4249	924	27.802
Fondo Svalutazione	(12)	-	-	-	-	(12)
Società Del Gruppo (netto)	15.049	2.594	4.975	4.249	924	27.790
Clienti Terzi (lordo)	-	2.274	2246	481	6053	11054
Fondo Svalutazione	-	(1.200)	-	(112)	(2.200)	(3.512)
Clienti Terzi (netto)	-	1.074	2.246	369	3.853	7.542
Istituti finanziari (lordo)	585	-	-	-	-	585
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	-	-
Istituti finanziari (netto)	585	-	-	-	-	585
Totale attività finanziarie	41.615	7.113	10.847	7.350	11.450	78.375

valori in migliaia di euro

31.12.2020

	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione	30.250	5.936	5.936	7.081	13.878	63.081
Fondo Svalutazione	(3.263)	-	-	-	(4.170)	(7.433)
Pubblica Amministrazione (netto)	26.987	5.936	5.936	7.081	9.708	55.647
Società del Gruppo	15.419	7.261	8.901	2.591	1.116	35.286
Fondo Svalutazione	(12)	-	-	-	-	(12)
Società Del Gruppo (netto)	15.407	7.261	8.901	2.591	1.116	35.274
Clienti Terzi	916	1.243	1.162	1.893	4.740	9.953
Fondo Svalutazione	-	-	(119)	(600)	(4.701)	(5.420)
Clienti Terzi (netto)	916	1.243	1.043	1.293	39	4.533
Istituti finanziari	3	-	-	-	-	3
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	-	0
Istituti finanziari (netto)	3	-	-	-	-	3
TOTALE ESPOSIZIONE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	43.313	14.440	15.880	10.964	10.862	95.457

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, così come determinati dall'agenzia di *rating* Standard & Poor's:

valori in migliaia di euro

31.12.2021					
	FVTPL	FVOCI	COSTO AMMORTIZZATO		
			12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime-not impaired
da AAA a BBB-	-	-	9.939	30.610	36.957
da BB a BB+	-	-	-	-	-
da B a CCC	-	-	-	1.860	9.217
da CC a C	-	-	-	-	-
D	-	-	-	-	-
Valori contabili lordi	-	-	9.939	32.470	46.174
F.do svalutazione	-	-	(12)	(811)	(9.385)
Valore netto	-	-	9.927	31.659	36.789

valori in migliaia di euro

31.12.2020					
	FVTPL	FVOCI	COSTO AMMORTIZZATO		
			12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime-not impaired
da AAA a BBB-	-	-	12.473	32.151	53.743
da BB a BB+	-	-	-	-	-
da B a CCC	-	-	-	2.426	7.530
da CC a C	-	-	-	-	-
D	-	-	-	-	-
Valori contabili lordi	-	-	12.473	34.577	61.273
F.do svalutazione	-	-	(12)	(811)	(12.042)
Valore netto	-	-	12.461	33.766	49.231

Nel seguito il dettaglio delle variazioni riferite alle rettifiche e riprese di valore delle attività finanziarie:

valori in migliaia di euro

	<i>12-months expected credit losses</i>	<i>Lifetime- not impaired</i>	<i>Lifetime- impaired</i>	TOTALE
Saldo al 31 dicembre 2020	12	811	12.042	12.865
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – non deteriorato	-	-	-	-
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – deteriorato	-	-	-	-
Attività finanziarie rimborsate	-	-	(167)	(167)
Attività finanziarie acquisite	-	-	2.392	2.392
Rivalutazione/svalutazione netta del fondo svalutazione	-	-	-	-
Utilizzo fondo svalutazione	-	-	(4.883)	(4.883)
Saldo al 31 dicembre 2021	12	811	9.385	10.208

RISCHIO DI LIQUIDITÀ

Il rischio di liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità di Busitalia e delle sue società controllate sono monitorati e gestiti centralmente dalla Capogruppo FS, con l'obiettivo di garantire un'efficace e efficiente gestione delle risorse finanziarie. La Società ha poi come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività ai fini del mantenimento di adeguate disponibilità liquide nel breve termine, anche attraverso l'utilizzo di linee di credito a breve termine. La Capogruppo FS si rivolge, a primari istituti finanziari del sistema bancario, dai quali ha ricevuto linee di credito *uncommitted*.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, indicati al lordo degli interessi da versare, sono espone nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

31.12.2021	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Passività del leasing	7.088	7.088	1.416	1.416	759	985	2.512
Debiti finanziari verso società del Gruppo	21.859	21.859	3.584	3.584	5.180	9.207	305
Finanziamenti da soci	46.514	46.514	8.636	8.636	7.273	21.969	-
Passività finanziarie non derivate	75.461	75.461	13.636	13.636	13.212	32.161	2.818
Debiti commerciali	20.438	20.438	10.219	10.219	-	-	-
Totale Passività finanziarie	95.899	95.899	23.855	23.855	13.212	32.161	2.818

valori in migliaia di euro

31.12.2020	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	Entro 12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Passività del leasing	-	-	-	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	38.356	38.356	4.859	4.859	8.927	17.035	2.677
Finanziamenti da soci	73.787	73.787	18.636	18.636	7.273	21.819	7.423
Passività finanziarie	5.432	5.432	1.231	1.231	2.524	446	-
Passività finanziarie non derivate	117.575	117.575	24.726	24.726	18.724	39.299	10.099
Debiti commerciali	21.850	21.850	21.850	-	-	-	-
Totale Passività finanziarie	139.425	139.425	46.576	24.726	18.724	39.299	10.099

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie e dei debiti commerciali in base alla scadenza entro i 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni:

valori in migliaia di euro

31.12.2021	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Passività del leasing	7.088	2.831	1.745	2.512
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	21.859	7.167	14.387	305
Finanziamenti da soci	46.514	17.273	29.242	-
Passività finanziarie	-	-	-	-
Totale passività finanziarie non derivate	75.461	27.271	45.373	2.818
Debiti commerciali	20.438	20.438	-	-

valori in migliaia di euro

31.12.2020	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Passività del leasing	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	38.356	9.717	25.962	2.677
Finanziamenti da soci	73.787	37.273	29.092	7.423
Passività finanziarie	5.432	2.462	2.969	-
Totale passività finanziarie non derivate	117.575	49.452	58.023	10.099
Debiti commerciali	21.850	21.850	-	-

RISCHIO DI MERCATO

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni di tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale.

La Società nello svolgimento della sua attività operativa è esposta a diversi rischi di mercato e, principalmente, è esposta al rischio di oscillazione dei tassi di interesse e in modo minore a quella dei tassi di cambio. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è il controllo dell'esposizione delle società a tale rischio entro livelli accettabili, ottimizzando, al tempo stesso, il rendimento degli investimenti. Tale rischio è, inoltre, declinato nelle seguenti componenti: rischio di tasso di interesse e rischio di cambio sotto dettagliati.

Rischio di tasso di interesse

La Società è esposta principalmente al rischio di tasso di interesse relativo ai finanziamenti passivi di medio e lungo termine indicizzati al tasso variabile.

L'obiettivo comune delle *policy* di Gruppo adottate dalla Società si concretizza nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere ed ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile. La seguente tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	68.429	68.736	24.778	12.477	31.175	305
Tasso fisso	7.032	7.032	2.799	735	985	2.512
Saldo al 31 dicembre 2021	75.461	75.768	27.578	13.212	32.161	2.818
Tasso variabile	117.575	117.575	49.452	18.724	39.299	10.099
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
Saldo al 31 dicembre 2020	117.575	117.575	49.452	18.724	39.299	10.099

Rischio di cambio

La Società è attiva nel mercato italiano, e comunque in paesi dell'area euro, pertanto non è esposta al rischio cambio derivante dalle diverse valute in cui opera.

GESTIONE DEL CAPITALE PROPRIO

L'obiettivo della Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. La Società si prefigge, inoltre, l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

37. Passività ed attività potenziali**PROCEDIMENTI CIVILI****Procedimenti di recupero crediti verso la Regione Umbria**

Vari procedimenti monitorati promossi nel 2019 dalle controllate ATC & Partners Mobilità s.c.a r.l., T.P.L. Mobilità s.c.a r.l. ed Ishtar s.c.a r.l. dinanzi al Tribunale Ordinario di Perugia, nei confronti della Regione Umbria, per ottenere il saldo del corrispettivo per i servizi di trasporto eseguiti ed il pagamento della quota integrativa di contributo per i servizi di trasporto eseguiti in talune annualità comprese tra l'anno 2015 e l'anno 2018. I giudizi dei vari procedimenti sono pendenti.

I crediti sono stati iscritti al valore di presumibile realizzo anche sulla scorta di un parere legale rilasciato dal professionista incaricato alla difesa in giudizio.

PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI**Gara affidamento servizi di trasporto pubblico locale Regione Toscana**

Giudizio promosso nel 2019 dalla società Mobit s.c. a r.l. (partecipata da Busitalia Sita Nord) dinanzi al TAR Toscana per l'impugnazione del provvedimento con il quale la Regione Toscana aveva disposto una nuova aggiudicazione definitiva a favore della società Autolinee Toscane S.p.A. della gara per l'affidamento in lotto unico del servizio di TPL a seguito della riapertura della gara medesima. La sentenza avversa del TAR Toscana è stata impugnata da Mobit presso il Consiglio di Stato, il quale in data 21.6.2021, ha respinto l'appello confermando l'aggiudicazione in favore di AT. Avverso tale sentenza Mobit ha proposto ricorso per revocazione ex art. 106 c.p.a. e ricorso per Cassazione ex art. 111 Cost., 110 c.p.a. e 362 c.p.c.

Per un'analitica illustrazione si rinvia alla Sezione dedicata inserita nella Relazione sulla Gestione "Sviluppo della procedura di Gara per l'affidamento dei servizi TPL in Toscana".

Provvedimenti Regione Toscana

Giudizio promosso nel giugno del 2020, dalla Mobit s.c.a r.l. dinanzi al TAR Toscana per l'annullamento delle delibere della Giunta Regionale della Toscana n. 573 del 4.5.2020 e n. 281 del 2.3.2020 con le quali sono stati riconosciuti all'aggiudicatario della gara per l'affidamento in lotto unico del servizio di trasporto pubblico locale maggiori compensazioni e previsti meccanismi di adeguamento in contrasto con le previsioni di gara. Con atto per motivi aggiunti, Mobit ha altresì impugnato il contratto di servizio medio-tempore sottoscritto dalla Regione e il nuovo aggiudicatario. L'udienza di discussione nel corso

del 2021 e si è in attesa della sentenza.

Provvedimenti Regione Umbria individuazione risorse destinate ai servizi di TPL

Giudizio attivo promosso nel 2019 dalle società controllate ATC & Partners Mobilità s.c.a r.l., Ishtar s.c.a r.l. e TPL – Mobilità s.c. a r.l. dinanzi al TAR Umbria per l'annullamento della deliberazione della Giunta Regionale della Regione Umbria n. 632 del 7.5.2019, con la quale sono state individuate, riducendole, le risorse destinate ai servizi di TPL, ivi comprese quelle destinate alla copertura dei servizi minimi di trasporto pubblico locale gestiti dalle ricorrenti. L'udienza di discussione non è stata fissata.

Provvedimento internalizzazione gestione servizio funicolare Comune di Orvieto

Giudizio promosso nel 2019 da Busitalia Sita Nord e dalla controllata ATC & Partners s.c.r.l., dinanzi al TAR Umbria per l'annullamento, previa sospensione, della deliberazione n. 142 del 23.5.2019, con la quale il Comune di Orvieto aveva stabilito di gestire in proprio la funicolare che collega il centro storico della città con la stazione ferroviaria. Il TAR Umbria con sentenza del 9.12.2021 ha accolto i ricorsi annullando il provvedimento impugnato.

38. Compenso alla Società di revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 80.914 euro. Sono esclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale.

39. Compensi ad Amministratori e Sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai componenti del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
Amministratori	408	354	54
Sindaci	43	43	-
Totale	451	397	54

Gli importi includono tutti i compensi spettanti per le cariche di Presidente e Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, in coerenza con quanto previsto dal rapporto di amministrazione. L'importo comprende, altresì, gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione e gli importi dei rimborsi spese.

Ai suddetti compensi si deve aggiungere quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza pari a 21 mila euro per il 2020 e a 20 mila euro per il 2021.

40. Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a.

I dati essenziali della controllante diretta al 31 dicembre 2020 sono disponibili sul sito della Società <http://www.fsitaliane.it/> e presso la sede sociale di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. in Roma.

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2020	31.12.2019
Attività		
Totale attività non correnti	45.648.138	44.931.064
Totale attività correnti	4.681.211	4.956.169
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		
Totale attività	50.329.349	49.887.233
Patrimonio netto		
Capitale sociale	39.204.174	39.204.174
Riserve	64.737	53.586
Utili (perdite) portati a nuovo	589.951	374.612
Utile (Perdite) d'esercizio	40.959	226.673
Totale Patrimonio Netto	39.899.821	39.859.045
Passività		
Totale passività non correnti	6.882.567	5.966.161
Totale passività correnti	3.546.961	4.062.027
Totale passività	10.429.528	10.028.188
Totale patrimonio netto e passività	50.329.349	49.887.233

	valori in migliaia di euro	
	2020	2019
Ricavi operativi	196.811	182.274
Costi operativi	(255.970)	(258.712)
Ammortamenti	(22.977)	(24.516)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(5.157)	(1.417)
Accantonamenti		
Proventi e (oneri) finanziari	114.870	175.839
Imposte sul reddito	13.382	153.204
Risultato netto di esercizio	40.959	226.673

41. Parti correlate

Le Parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali (IAS 24).

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

Le condizioni generali che regolano le eventuali operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità a normali condizioni di mercato.

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	2021	2020
Benefici a breve termine	1.943	3.504
Benefici successivi al rapporto di lavoro	144	314
Altri benefici a lungo termine		-
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	475	-
Totale	2.562	3.818

La variazione rispetto al 2020 è dovuta principalmente all'uscita dalla Società di 3 dirigenti strategici nel corso del 2021.

Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dalla Società, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Ataf Gestioni	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>
	Provvigioni	Provvigioni
	Distacchi di personale	Distacchi di personale
	Ricavi e Recuperi diversi	Costi diversi
	Service di Corporate	
	<u>Finanziari:</u>	
	Dividendi	
Busitalia Campania	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>
	Service di Corporate	Compensi cariche sociali
	Distacco personale	
	Ricavi e recuperi diversi	Distacchi di personale
Busitalia Rail Service	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>
	Autoservizi	Distacchi di personale
	Service di Corporate	Autoservizi
	Distacchi di personale	
	<u>Finanziari:</u>	

	Dividendi <i>Cash pooling</i>	
Busitalia Veneto	<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari Service di Corporate Ricavi e Recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Costi diversi Distacchi di personale
Savit	<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari Ricavi e Recuperi diversi Distacchi di personale	<u>Commerciali e diversi:</u> Manutenzioni e servizi vari
Qbuzz	<u>Commerciali e diversi:</u> Recuperi diversi	
Controllanti		
FS Italiane	<u>Commerciali e diversi:</u> IVA di Gruppo <u>Finanziari:</u> Conto corrente intersocietario	<u>Commerciali e diversi:</u> Service di Corporate Distacchi di personale Locazioni immobiliari Consolidato fiscale <u>Finanziari:</u> Finanziamenti
Altre Imprese		
City Boat	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e Recuperi diversi <u>Finanziari:</u> Partecipazioni Finanziamenti	
Fercredit	<u>Commerciali e diversi:</u> Recuperi diversi	<u>Finanziari:</u> Finanziamenti e <i>Leasing</i> Finanziari
Ferservizi		<u>Commerciali e diversi:</u> Servizi paghe e fatturazione elettronica
Ferrovie del Sud-Est	<u>Commerciali e diversi:</u> Rimborso cariche sociali	
Firenze City Sightseeing	<u>Commerciali e diversi:</u> Rimborso cariche sociali	<u>Commerciali e diversi:</u> Distacchi
FS Sistemi Urbani	<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari	
FS Technology		<u>Commerciali e diversi:</u> Sevizi IT

I-Mago	<u>Commerciali e diversi:</u> Rimborso cariche sociali Ricavi e recuperi diversi	
Li-nea	<u>Commerciali e diversi:</u> Rimborso cariche sociali	<u>Commerciali e diversi:</u> Autoservizi
Mercitalia Rail	<u>Commerciali e diversi:</u> Distacchi di personale	
CEMAT	<u>Commerciali e diversi:</u> Rimborso cariche sociali	-
FS International	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi	
Grandi Stazioni Rail		<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari
Nugo	<u>Commerciali e diversi:</u> Distacchi di personale	
Rete Ferroviaria Italiana	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e Recuperi diversi Distacchi di personale	<u>Commerciali e diversi:</u> Prestazioni sanitarie
Sita in liquidazione	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Rapporti inerenti la Scissione Sfruttamento del marchio
Trenitalia	<u>Commerciali e diversi:</u> Autoservizi Provvigioni Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Compensi cariche sociali Distacchi di personale Costi diversi
Trenord		<u>Commerciali e diversi:</u> Costi diversi
Altre parti correlate		
Gruppo Enel		<u>Commerciali e diversi:</u> Utenze
Gruppo Eni		<u>Commerciali e diversi:</u> Carburanti

Gruppo Leonardo	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u> Progetto AVM
Gruppo Poste Italiane	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi	
EUROFER		<u>Commerciali e diversi:</u> Fondi previdenziali
PREVINDAI		<u>Commerciali e diversi:</u> Fondi previdenziali
Scarl, associazioni, geie, partenariato	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Costi e servizi vari
Altri fondi previdenziali		<u>Commerciali e diversi:</u> Fondi previdenziali

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e diversi:

valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2021		2021				
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate							
Ataf Gestioni	584	(54)	-	-	-	(6.556)	684
Busitalia Campania	1.070	6	-	-	-	(546)	533
Busitalia Rail Service	7.167	567	-	-	-	(545)	2.917
Busitalia Veneto	1.175	275	-	-	-	(805)	1.698
Savit	856	2.264	-	-	-	5.914	572
Qbuzz	-	-	-	-	-	-	119
Controllanti							
Ferrovie dello Stato Italiane	2.803	2.132	-	-	-	2.002	-
Altre imprese							
Ferrovie del Sud Est	3	-	-	-	-	-	12
Ferservizi	-	78	-	-	-	417	-
Grandi Stazioni Rail	-	105	-	-	-	1	-
Firenze City Sightseeing	28	17	-	-	-	64	10
LI-NEA SpA	-	1	-	-	-	-	17
I-Mago	0	-	-	-	-	-	12
City Boat	5	-	-	-	-	-	-
Fercredit	-	8	-	-	-	86	-
SITA SPA in liquidazione	902	1.726	-	-	-	536	-
Italcertifer	-	-	-	-	-	10	-
Trenord Srl	(37)	-	-	-	-	-	-

Busitalia-Sita Nord S.r.l.

Trenitalia SpA	3.142	472	-	-	-	577	7.518
Rete Ferroviaria Italiana	20	516	-	-	-	1.343	-
Mercitalia Intermodal	5	-	-	-	-	-	10
FS Sistemi Urbani	-	(18)	-	-	-	-	-
Mercitalia Rail	2	-	-	-	-	-	-
Nugo in liquidazione	-	-	-	-	-	(23)	-
FS Technology SpA	4	616	-	-	-	566	-
FS International	109	-	-	-	-	-	109
Altre parti correlate							
Gruppo ENI	-	317	-	-	-	2.271	-
Gruppo Leonardo	-	203	-	-	-	391	-
Eurofer	-	215	-	-	-	-	-
PREVINDAI	-	80	-	-	-	140	-
Altri fondi previdenziali	-	21	-	-	-	13	-
Scarl, associazioni, geie, partenariato	3.320	378	-	-	-	1.952	49.696
Altri (Enel, Poste Italiane)	(1)	-	-	-	-	1	1
TOTALE	21.187	9.926	-	-	-	7.797	63.907

Rapporti finanziari:*valori in migliaia di euro*

Denominazione	31.12.2021			2021		
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate						
Busitalia Rail Service	-	-	-	-	-	3.783
Controllanti						
Ferrovie dello Stato Corporate	9.939	46.570	-	-	1.085	1
Altre imprese consociate						
Fercredit	-	21.859	-	-	714	-
Grandi Stazioni Rail	-	4.118	-	-	-	-
Altri (Enel, Poste Italiane)	2	-	-	-	-	-
Scarl, associazioni, geie, partenariato	1	-	-	-	-	-
TOTALE	9.942	72.547	-	-	1.799	3.784

42. Garanzie e Impegni

La Società ha rilasciato polizze fideiussorie a favore della società consociata Fercredit S.p.A. a garanzia del pagamento dei contratti di finanziamento a medio-lungo termine stipulati con la società Busitalia Rail Service S.r.l. con debito residuo di 5.157 mila euro, con la società Busitalia Campania S.p.A. con debito residuo di 5.414 mila euro e con la società Busitalia Veneto S.p.A. con debito residuo di 41.482 mila euro.

La Società ha, inoltre, rilasciato garanzie societarie in favore della Capogruppo FS per le linee di credito rilasciate alle seguenti società controllate: Q-Buzz per 364.400 mila euro, City Sightseeing per 793 mila euro, Savit per 2.100 mila euro, Busitalia Veneto S.p.A. e Busitalia Rail Service S.r.l. per 5.250 mila euro ciascuna e Busitalia Campania S.p.A. per 10.500 mila euro.

La Società ha, inoltre, rilasciato fideiussioni a favore degli enti affidanti a garanzia dei contratti di servizio e di acquisto mezzi per complessivi 14.583 mila euro, oltre a garanzie a favore di partner commerciali per 837 mila euro.

43. Informazioni sulle erogazioni pubbliche

Si riportano di seguito le informazioni richieste dall'art. 1, commi 125-129 della Legge n. 124/2017, così come riformulate dall'art. 35 del Decreto Legge n. 34/2019 (convertito in Legge n. 58/2019).

Si riportano, di seguito, gli importi dei contributi pubblici incassati nel corso dell'esercizio:

Soggetto Erogante	Natura del Contributo	Importo Contributo incassato nel corso dell'esercizio	Data di incasso
Ministero del lavoro (Regione Toscana)	Contributi CCNL 2021 Acconto	1.513.410,35	08/10/2021
Ministero del lavoro (Regione Toscana)	Contributi CCNL 2020 Saldo	1.628.417,26	10/06/2021
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2021 Acconto	5.994.795,00	24/12/2021
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2019 III Acconto	2.551.591,00	21/05/2021
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2020 Acconto	6.159.091,00	20/01/2021
Consip tramite One Scarl	Contributi acquisto autobus	844.812,49	20/09/2021
Regione Umbria	Contributi Finanziamento Autobus MIT MEF 2016	3.020.731,98	24/08/2021
Regione Umbria	Contributi Finanziamento Autobus Por Fers 2019	1.852.850,00	23/02/2021
Regione Toscana	Contributi autobus	272.534,03	26/02/2021
Ministero del Lavoro	Indennità di malattia 2014	162.525,00	16/02/2021
Ministero del Lavoro	Indennità di malattia 2015	851.704,68	16/12/2021
Regione Umbria	Ristori Covid-19	96.506,00	23/07/2021
Regione Umbria	Ristori Covid-19	42.238,00	28/09/2021
Regione Umbria	Ristori Covid-19	102.531,00	15/12/2021
Regione Umbria - tramite scarl	Ristori Covid-19	891.939,00	04/08/2021
Regione Umbria - tramite scarl	Ristori Covid-19	390.379,00	30/09/2021
Regione Umbria - tramite scarl	Ristori Covid-19	759.246,00	23/12/2021
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	100.373,98	23/03/2021
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	87.969,42	20/03/2021
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	19.049,33	25/03/2021
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	188.343,40	10/05/2021
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	19.049,33	20/05/2021

Si riportano, di seguito, gli importi dei contributi pubblici di competenza dell'esercizio 2021:

valori in unità di euro

Soggetto Erogante	Natura del Contributo	Importo Contributo di competenza dell'esercizio
Ministero del Lavoro	Contributo CCNL 2021- Umbria	6.011.736,42
Ministero del Lavoro	Contributo CCNL 2021- Toscana	2.559.339,71
Ministero del Lavoro	Oneri malattia 2021 Umbria 10%	72.909,88
Ministero del Lavoro	Oneri malattia 2021 Toscana 10%	15.488,31
Regione Umbria	Ristori Covid-19 comp 2020	447.813,30
Regione Umbria - tramite Scarl	Ristori Covid-19 comp 2020	3.455.697,88
Regione Umbria - tramite Scarl	Ristori Covid-19 comp 2021	72.838,20

Regione Umbria - tramite Scarl	Ristori Covid-19 comp 2020 –Toscana	42.459,34
Regione Toscana - tramite Scarl	Ristori Covid-19	217.105,85
Ministero del Lavoro	Rettifiche CCNL anni precedenti	32.476,33
Ministero del Lavoro	rettifica Onere malattia Toscana	163.232,51

44. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento di bilancio

Il Consiglio di Amministrazione di Busitalia Sita Nord ha approvato in data 15 marzo 2022 il Piano industriale 2022-2031 in coerenza con le Linee Guida ricevute dalla Capogruppo FS i cui principi salienti sono espressi nella Relazione sulla gestione nella sezione Evoluzione Prevedibile della Gestione.

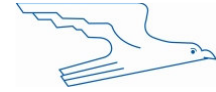
45. Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2021, evidenzia una perdita di 5.940.015 euro che si propone di riportare a nuovo.

Roma, 15 marzo 2022

L'Amministratore Delegato e Direttore Generale

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti
contabili societari



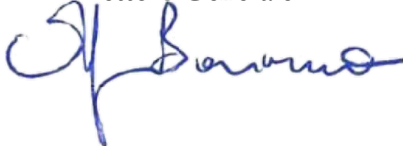
**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE
PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI
RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI BUSITALIA SITA NORD S.R.L.
AL 31 DICEMBRE 2021**

1. I sottoscritti Stefano Bonora e Sabrina Lai, rispettivamente “Amministratore Delegato e Direttore Generale” e “Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari” di Busitalia Sita Nord S.r.l., tenuto conto di quanto previsto dall’art. 25 dello Statuto sociale di Busitalia Sita Nord S.r.l., nonché di quanto precisato nel successivo punto 2, attestano:
 - l’adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell’impresa e
 - l’effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell’esercizio 2021.
2. Al riguardo si precisa che la valutazione dell’adeguatezza e dell’effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d’esercizio di Busitalia Sita Nord S.r.l. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l’*“Internal Controls – Integrated Framework”* emesso dal *“Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission”* che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale e che da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo
3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1. il bilancio d’esercizio:
 - a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Busitalia Sita Nord S.r.l..
 - 3.2. La relazione sulla gestione comprende un’analisi attendibile dell’andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Busitalia Sita Nord S.r.l., unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Roma, 15 marzo 2022

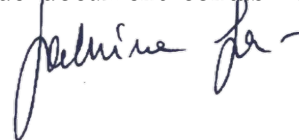
Stefano Bonora

Amministratore Delegato e
Direttore Generale



Sabrina Lai

Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari



BUSITALIA – SITA NORD S.r.l.

Sede legale Piazza della Croce Rossa n. 1 – 00161 Roma

Capitale sociale Euro 73.000.000 interamente versato

Iscrizione al Registro delle Imprese di Roma

Codice Fiscale e Partita IVA n. 06473721006

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL BILANCIO CHIUSO

AL 31.12.2021

ai sensi dell'art. 2429 comma 2 del Codice Civile

Al Socio unico,

la presente relazione è stata formata in tempo utile per il suo deposito presso la sede della società, nei 15 giorni precedenti la data della prima convocazione dell'assemblea di approvazione del bilancio oggetto di commento.

Il Consiglio di Amministrazione ha reso disponibili i seguenti documenti approvati in data 15 marzo 2022, relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021:

- progetto di bilancio, completo di nota illustrativa;
- relazione sulla gestione.

Premessa generale

In via preliminare, occorre rilevare che la Società ha natura di controllata del socio unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. che su di essa esercita attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 e ss. cod. civ..

L'attuale Collegio Sindacale è in carica a partire dal 10 dicembre 2021 e la conoscenza che lo stesso dichiara di avere in merito alla Società non può che essere limitata al ridotto periodo di attività svolta. Conseguentemente – attesa la sua struttura organizzativa e contabile, tenendo anche conto delle dimensioni e delle problematiche dell'azienda – la fase di “pianificazione” dell'attività di vigilanza, nella quale occorre valutare i rischi intrinseci e le criticità rispetto ai due parametri sopra citati, è stata attuata mediante e riflette il riscontro positivo riguardo a quanto conosciuto in base alle informazioni acquisite nel ristretto arco di tempo disponibile.

La presente relazione riassume quindi l'attività concernente l'informativa prevista dall'art. 2429, co. 2, c.c. e più precisamente:

- i risultati dell'esercizio sociale;
- l'attività svolta nell'adempimento dei doveri previsti dalla norma;
- l'eventuale ricevimento di denunce da parte dei soci di cui all'art. 2408 c.c.

Attività di vigilanza

Durante le limitate verifiche effettuate, il Collegio Sindacale ha preso conoscenza dell'evoluzione dell'attività svolta dalla Società, ponendo particolare attenzione alle problematiche di natura contingente e/o straordinaria al fine di individuarne l'impatto economico e finanziario sul risultato di esercizio e sulla struttura patrimoniale, nonché gli eventuali rischi monitorati nell'occasione.

Il Collegio Sindacale ha operato la ricognizione sulla struttura organizzativa e funzionale dell'impresa ed ha quindi valutato l'adeguatezza e le sue eventuali mutazioni rispetto alle esigenze postulate dall'andamento della gestione ed a tale proposito non ha osservazioni da proporre.

Ha, inoltre, effettuato incontri con il responsabile del controllo interno assumendo informazioni in ordine all'attività dell'Organismo di Vigilanza effettuata ai fini dell'applicazione del "Modello di Organizzazione e di gestione" ex D.Lgs. 231/01.

In conclusione, per quanto è stato possibile riscontrare durante l'attività svolta nell'esercizio, il Collegio Sindacale può affermare che:

- le decisioni assunte dai soci e dal Consiglio di Amministrazione sono state conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono state palesemente imprudenti o tali da compromettere definitivamente l'integrità del patrimonio sociale;
- sono state acquisite le informazioni sufficienti relative al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate

dalla Società, anche con riguardo alle azioni poste in essere relativamente alla emergenza sanitaria da COVID-19. In particolare, ha preso atto:

- (i) del provvedimento con il quale la Regione Toscana ha disposto l'aggiudicazione definitiva della gara per i servizi TPL extraurbano in favore dell'unico altro partecipante, la società Autolinee Toscane S.p.A., che ha determinato la cessazione al 31 ottobre 2021 dell'attività concessoria svolta da parte di Busitalia – Sita Nord S.r.l. nel territorio regionale toscano;
 - (ii) della prosecuzione dell'esercizio dell'attività di gestione di servizi TPL su gomma nella Regione dell'Umbria in forza di atti d'obbligo regionali, nelle more della predisposizione della documentazione prodromica all'esperimento della gara pubblica per l'affidamento di tali servizi;
 - (iii) della proroga annuale dell'affidamento del Contratto di Servizio con la Regione dell'Umbria per il trasporto pubblico locale su ferro;
 - (iv) della formalizzazione del nuovo modello organizzativo con ridefinizione dell'assetto delle strutture di linea e di staff a seguito della cessazione dell'attività di gestione TPL nella Regione Toscana, con conseguente e contestuale trasferimento dell'intera struttura operativa (dipendenti e mezzi) al nuovo soggetto affidatario;
- le operazioni poste in essere sono state anch'esse conformi alla legge ed allo statuto sociale e non in potenziale contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
 - non si pongono specifiche osservazioni – anche considerato quanto in precedenza illustrato – in merito all'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, né in merito all'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo nel rappresentare correttamente i fatti di gestione;
 - ha vigilato sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria;
 - nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne la segnalazione nella presente relazione;
 - non è dovuto intervenire per omissioni del Consiglio di Amministrazione ai sensi dell'art. 2406 c.c.;

- non sono state ricevute denunce ai sensi dell'art. 2408 c.c.;
- non sono state fatte denunce ai sensi dell'art. 2409, co. 7, c.c.;

Bilancio d'esercizio

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, che evidenzia un patrimonio netto di Euro 62.009.217, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione e risulta costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario e dalla nota integrativa.

Inoltre:

- o il Consiglio di Amministrazione ha predisposto la relazione sulla gestione di cui all'art. 2428 c.c.;
- o tali documenti sono stati consegnati al Collegio Sindacale in tempo utile affinché siano depositati presso la sede della società corredati dalla presente relazione, e ciò indipendentemente dal termine previsto dall'art. 2429, co. 1, c.c.;
- o la Società di Revisione ha comunicato di voler esprimere un giudizio senza rilievi sul bilancio, con ciò attestando che esso è conforme alle norme che lo disciplinano e quindi alle scritture contabili, al codice civile ed ai principi contabili internazionali e di Gruppo.

È quindi stato esaminato il progetto di bilancio, in merito al quale vengono fornite ancora le seguenti ulteriori informazioni:

- è stata posta attenzione all'impostazione data al progetto di bilancio, alla sua generale conformità alla legge per quello che concerne la sua formazione e struttura e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- il Consiglio di Amministrazione, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 4, c.c.;
- il bilancio è stato redatto dal Consiglio di Amministrazione nel presupposto della continuità aziendale, dando specifica evidenza alla gestione dei rischi finanziari e di mercato;

- è stato prestato il consenso del Collegio Sindacale all'iscrizione nell'attivo dell'avviamento acquisito a titolo oneroso nei limiti del costo sostenuto;
- è stata verificata la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui si è avuta conoscenza a seguito dell'assolvimento dei doveri tipici del Collegio Sindacale ed a tale riguardo non vengono evidenziate ulteriori osservazioni.

Risultato dell'esercizio sociale

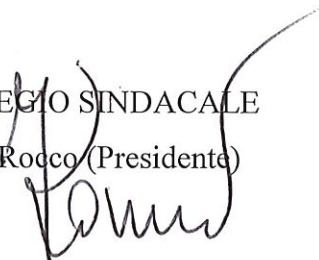
Il risultato netto negativo accertato dal Consiglio di Amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 risulta essere di Euro 5.940.015 ed il Collegio Sindacale esprime parere positivo in ordine alla proposta formulata dal Consiglio di Amministrazione circa la sua destinazione.

Conclusioni

Sulla base di quanto sopra esposto e per quanto è stato portato a conoscenza del Collegio Sindacale ed è stato riscontrato attraverso la limitata attività di controllo periodico svolto e considerando altresì le risultanze delle attività effettuate dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti contenute nella relazione di revisione del bilancio, cui si rimanda, il Collegio Sindacale ritiene che non sussistano ragioni ostative all'approvazione del progetto di bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 così come è stato redatto ed è stato proposto dal Consiglio di Amministrazione.

Roma, 23 marzo 2022

p. IL COLLEGIO SINDACALE
Francesco Rocco (Presidente)





KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Viale Niccolò Machiavelli, 29
50125 FIRENZE FI
Telefono +39 055 213391
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

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

*Ai Soci della
Busitalia – Sita Nord S.r.l.*

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Busitalia - Sita Nord S.r.l. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2021, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni di patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Busitalia - Sita Nord S.r.l. al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

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 nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Busitalia - Sita Nord S.r.l. 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 e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Richiamo d'informativa

Richiamiamo l'attenzione su quanto descritto dagli Amministratori nella nota 16 "Risultato delle attività operative cessate al netto degli effetti fiscali", con riferimento

all'esito della gara indetta dalla Regione Toscana per la selezione del gestore unico sull'intero bacino regionale toscano.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tale aspetto.

Direzione e coordinamento

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note al bilancio i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Busitalia - Sita Nord S.r.l. non si estende a tali dati.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Busitalia - Sita Nord S.r.l. 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 agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea 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 a 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 degli utilizzatori prese 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 e 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 a 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 un’incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a 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 a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

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

Gli Amministratori della Busitalia - Sita Nord S.r.l. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Busitalia - Sita Nord S.r.l. al 31 dicembre 2021, 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) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d’esercizio della Busitalia - Sita Nord S.r.l. al 31 dicembre 2021 e sulla conformità della



Busitalia – Sita Nord S.r.l.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Busitalia - Sita Nord S.r.l. al 31 dicembre 2021 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

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

Firenze, 23 marzo 2022

KPMG S.p.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Riccardo Cecchi'. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'R'.

Riccardo Cecchi
Socio

