

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2021



BUSITALIA VENETO



Busitalia Veneto S.p.A.
RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2021

Busitalia Veneto S.p.A.

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

Capitale Sociale: euro 20.500.000,00 (i.v.)

Sede Legale: Via del Pescarotto, 25/27 CAP 35131 PADOVA

Codice Fiscale e Partita Iva 04874020284

Sito web: <http://www.fsbusitaliaveneto.it/>

Iscritta al Registro delle Imprese di Padova R.E.A. n. 424890

Codice Destinatario: RYRNPOU

MISSIONE DELLA SOCIETA'

Busitalia Veneto S.p.A. è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che ha per oggetto l'impianto e/o l'esercizio, nell'ambito territoriale della regione Veneto, di attività di trasporto, di qualunque genere e con qualsiasi mezzo, di rimesse ed officine meccaniche e di carrozzeria, di iniziative e attività turistiche, nonché il commercio del materiale automobilistico ed affine e dei prodotti petroliferi.

Il *"core business"* dell'Azienda è rappresentato dalle attività di trasporto pubblico locale, riferito sia al settore extraurbano che a quello urbano, comprensivo anche di un servizio tranviario, che la Società gestisce attraverso proprie sedi operative allocate in Padova ed in Rovigo.

La missione dell'Azienda si può riassumere per sintesi nella definizione di "soddisfazione del bisogno di trasporto persone su gomma, con la migliore qualità".

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Consiglio di Amministrazione:

Presidente

Sabrina Lai

Amministratore Delegato

Antonio Barbarino

Consigliere

Stefano Pietribiasi

Collegio sindacale

Presidente

Antonio Sgarbossa

Sindaco Effettivo

Margherita Bonitatibus

Sindaco Effettivo

Luca Littamé

Società di revisione:

KPMG S.p.A. per il triennio 2021-2023

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	16
CLIENTI	17
QUADRO MACROECONOMICO	18
ASPETTI NORMATIVI E REGOLAMENTARI	20
ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO	24
ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA	26
FATTORI DI RISCHIO	30
INVESTIMENTI	32
ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO	32
RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	32
ALTRE INFORMAZIONI	32
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	33
Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021	35
Prospetti contabili	36
Conto economico	37
Conto economico complessivo	38
Situazione patrimoniale - finanziaria	39
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	40
Rendiconto finanziario	41
Note al bilancio	42
1. Premessa	43
2. Criteri di redazione del bilancio	43
3. Principali principi contabili applicati	45
4. Ricavi delle vendite e prestazioni	62
5. Altri proventi	64
6. Costo del personale	65
7. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	65
8. Costi per servizi	66
9. Costi per godimento beni di terzi	67
10. Altri costi operativi	67
11. Ammortamenti	68

12. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	68
13. Accantonamenti	68
14. Proventi finanziari	69
15. Oneri finanziari	69
16. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate	69
17. Immobili, impianti e macchinari	71
18. Attività immateriali	72
19. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite	73
20. Rimanenze	73
21. Crediti commerciali non correnti e correnti	74
22. Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)	74
23. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	75
24. Crediti tributari	75
25. Altre attività non correnti e correnti	75
26. Patrimonio netto	76
27. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine	77
28. TFR e altri benefici ai dipendenti	78
29. Fondo per rischi ed oneri	80
30. Passività finanziarie correnti e non correnti	80
31. Altre passività non correnti e correnti	81
32. Debiti commerciali non correnti e correnti	82
33. Debiti per imposte sul reddito	82
34. Gestione dei rischi finanziari	82
35. Passività ed attività potenziali	91
36. Compenso alla Società di Revisione	92
37. Compensi Amministratori e Sindaci	92
38. Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	93
39. Parti correlate	94
40. Garanzie e impegni	96
41. Informazioni sulle erogazioni pubbliche	97
42. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio	98
43. Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio	98

Relazione sulla gestione

LEGENDA E GLOSSARIO

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (*NON GAAP MEASURE*)

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).

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 e i cui introiti da traffico non potrebbero essere in modo autonomo economicamente sufficienti.
- **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.

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO

		2021	2020
ROE	RN/MP*	-32,92%	0,85%
ROI	EBIT/CI*	-7,80%	4,57%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	-6,57%	2,50%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	6,23%	12,57%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	1,19	1,83
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	4,85	1,96

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

Contratti per l'esecuzione del servizio TPL in essere nel 2021

I servizi TPL nell'anno 2021 sono proseguiti fino al 12/09/2021 nel bacino di Padova e per tutto l'anno nel bacino di Rovigo, ai sensi del Regolamento CE n. 1370/2007.

Dal 13/09/2021 ha preso avvio l'esecuzione del Contratto di servizio per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico e tranviario urbano ed extraurbano del bacino territoriale della provincia di Padova, sottoscritto il 04/12/2020 con Provincia e Comune di Padova e di durata pari a 9 anni.

Per il bacino di Rovigo restano ancora validi gli atti di seguito indicati:

- TPL urbano di Rovigo: Deliberazione di Giunta Comunale n. 15 del 09/02/2017 che ha disposto la prosecuzione del servizio di TPL urbano "per il tempo strettamente necessario alla contrattualizzazione del nuovo gestore unico del Bacino di Rovigo, individuato a seguito della procedura concorsuale" "alle medesime condizioni dei Contratti di Servizio e nei limiti del finanziamento regionale".
- TPL extraurbano di Rovigo: Decreto del Presidente n. 3 del 25/01/2017 che ha disposto la prosecuzione del servizio di TPL extraurbano "per il solo periodo strettamente necessario alla contrattualizzazione del nuovo gestore unico del Bacino di Rovigo che verrà individuato a seguito della procedura concorsuale" "alle medesime condizioni dei rispettivi Contratti di Servizio e nei limiti del finanziamento che la Regione Veneto andrà annualmente a determinare".

L'Ente di Governo del bacino di Rovigo non ha ancora pubblicato il bando di gara. A gennaio 2018 la Provincia di Rovigo, con lettera indirizzata alla Regione e per conoscenza agli affidatari del bacino, aveva comunicato che nell'ambito della procedura concorsuale per l'individuazione del futuro gestore dei servizi TPL del bacino, il Piano Economico Finanziario simulato aveva dimostrato la non sostenibilità economico-finanziaria del progetto di gara e la conseguente impossibilità di bandire la gara. Non risultano atti successivi.

La Regione del Veneto, con Deliberazione di Giunta n. 655 del 25.05.2021 ha determinato il livello dei servizi minimi e approvato il riparto dei finanziamenti per l'esercizio 2021.

Successivamente, con Deliberazioni di Giunta n. 747 del 15.06.2021 e n. 1762 del 15.12.2021, ha ripartito l'anticipazione dei finanziamenti statali per i servizi aggiuntivi 2021 necessari per fronteggiare l'emergenza sanitaria, ai sensi dell'art. 22 ter del Decreto Legge 28 ottobre 2020 n. 137, convertito, con modificazioni, dalla Legge 18 dicembre 2020 n. 176 e dell'art. 1, comma 816, della Legge di Bilancio 30 dicembre 2020 n. 178.

Come noto, l'emergenza sanitaria ha determinato impatti significativi sull'andamento economico e finanziario dell'esercizio 2021. Tali impatti, inclusi nel conto economico al 31 dicembre 2021, sono ampiamente commentati nelle varie sezioni della presente Relazione Finanziaria Annuale.

Volumi di Produzione nell'esercizio 2021

Le percorrenze commerciali complessive (servizi minimi e aggiuntivi) sono suddivise per linea di business in Urbano ed Extraurbano Padova e Rovigo gomma e tram (per Padova).

Le percorrenze complessive sono aumentate di oltre il 20% rispetto all'anno precedente, riavvicinandosi ad un livello comparabile con quello del 2019, ovvero ante pandemia.

I sistemi e livelli tariffari dei servizi di TPL sono soggetti all'approvazione dei singoli Enti affidanti.

Con l'avvio del contratto di servizio per il TPL del bacino di Padova, il 13.09.2021 è entrato in vigore un nuovo sistema tariffario che mantiene i precedenti livelli tariffari ma, rispetto al precedente sistema, estende le tariffe di tipo urbano alla Conurbazione di Padova ovvero all'area che comprende, oltre al Comune di Padova, i 12 Comuni di prima cintura, indipendentemente dal servizio – urbano o extraurbano – utilizzato; sono inoltre stati introdotti alcuni nuovi titoli come gli abbonamenti trimestrali extraurbani e gli abbonamenti annuali studenti secondo figlio che, di fatto, introducono una nuova scontistica.

Sul bacino di Rovigo non ci sono state variazioni e gli ultimi aggiornamenti tariffari risalgono al 10/08/2019 per il servizio extraurbano e al 01/09/2013 per il servizio urbano.

Esercizio Tpl Gomma e Tram nel 2021

Il servizio di TPL gomma svolto nel 2021 si caratterizza per il perdurare dell'emergenza sanitaria legata al Covid-19 e per l'avvio del nuovo contratto di servizio per il bacino di Padova.

Le ordinanze di carattere nazionali, regionali e locali, di volta in volta adottate, hanno comportato continue modulazioni dell'offerta di trasporto, sempre con l'obiettivo di garantire i servizi minimi essenziali, in particolar modo per la clientela studentesca.

La normale ed ordinaria programmazione dei servizi è stata stravolta ed ha richiesto una continua rielaborazione degli stessi, alle volte con carattere giornaliero, costringendo a rivedere se non a sospendere le altre iniziative in corso o programmate per l'anno.

A seguito del D.P.C.M. del 3 dicembre 2020, i Prefetti delle due province hanno proposto un piano trasporti per gli studenti che ha richiesto l'impiego di servizi aggiuntivi forniti da vettori terzi e la presenza di assistenti a terra per evitare il sovraffollamento nelle fasi di salita e discesa nelle fermate principali.

Sono state modificate più volte le modalità di accesso ai mezzi sia nella capienza massima sia nelle modalità di accesso e fruizione del servizio. Tra i provvedimenti previsti è stato richiesto di supportare il servizio con corse aggiuntive effettuate da privati, per supportare il servizio di TPL scolastico.

A far data dal 13 settembre 2021 si è avviato il contratto di servizio per il bacino di Padova.

L'offerta di servizio è stata fortemente influenzata, in particolar modo nell'ultimo quadrimestre, dalla carenza di personale di guida in organico a cui si sono sommate le assenze dovute alla malattia per variante Omicron del Covid-19 così da non poter garantire, in taluni casi, il regolare svolgimento del servizio, soprattutto per il bacino di Padova.

Nel corso del 2021, la Società si è avvalsa, per quota parte, dei sub-affidamenti per l'espletamento dei servizi urbani ed extraurbani in essere nei bacini di Padova e Rovigo.

Il servizio TPL Tram, nel corso del 2021, ha subito variazioni anche se non significative in conseguenza dell'emergenza pandemica proseguita dall'anno precedente.

Il parco rotabile è uniforme (veicolo Translohr STE3 con autonomia di trazione / alimentazione a batteria) ed è costituito di 16 mezzi di età media pari a 14 anni e n. 2 rotabili tranviari di 5 anni.

RISORSE UMANE

Organico

Il personale in forza al 31/12/2021 è pari a 869 risorse: 798 operai, 59 impiegati 10 quadri e 2 dirigenti.

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

BUSITALIA VENETO	TOTALE
Personale al 31/12/2020	903
Entrate	25
Uscite	59
Personale al 31/12/2021	869
Media anno 2020	915,1
Media anno 2021	881,3

Per quanto attiene alla gestione ordinaria del personale, nel corso del 2021, è stato prorogato lo smart working emergenziale per 78 dipendenti, in relazione al perdurare dello stato di emergenza nazionale, con effettuazione delle relative comunicazioni di lavoro agile con procedura semplificata telematica sul portale reso disponibile dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

Anche per il 2021 si è fatto ricorso al lavoro somministrato per taluni profili di operatore di esercizio.

Azioni gestionali e amministrative del personale

Le politiche del personale, nel corso del 2021, sono proseguite nell'indirizzo già perseguito nelle precedenti annualità, attuando una gestione che ha ricercato maggiore efficienza, e dall'altro dando la massima attenzione al rispetto delle disposizioni aziendali e contrattuali.

Sono stati attivati piani per la riduzione di ferie e permessi arretrati con l'emanazione di appositi comunicati al personale in linea con le disposizioni di Gruppo FS.

Nel corso del 2021 sono stati effettuati n. 1.028 visite nell'ambito della sorveglianza sanitaria ai sensi del D.Lgs. 81/08 e n. 559 accertamenti sanitari presso le strutture sanitarie RFI per il conseguimento e verifica delle idoneità alle mansioni.

Dopo l'avvio della campagna vaccinale e l'introduzione del green pass, l'Azienda 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.

Nel corso dell'anno è stata data applicazione al Protocollo per la gestione dei casi aziendali di positività al virus Covid-19 e dei possibili casi, con la finalità di contrastare la diffusione del virus e garantire in sicurezza la continuità delle attività operative aziendali, provvedendo ad adeguarlo sulla base degli aggiornamenti normativi. È stata svolta, infine, un'attività di monitoraggio dei lavoratori contagiati ed in quarantena.

Formazione

Nel 2021, in relazione alle attività di formazione direttamente presidiate da Busitalia Veneto, sono state erogate, complessivamente, 3.604 ore di formazione che hanno coinvolto 398 persone.

Per quanto attiene la formazione cd trasversale sono stati organizzati corsi su alcuni moduli specifici per famiglie professionali e/o per colleghi le cui attività impattano sui processi di riferimento (percorso formazione Sustainable Procurement, ESGeo, Procedimento disciplinare Autoferrotranvieri, Formazione Data Manager, Safety Day etc.), Tali sessioni, sia quelle organizzate dalla Capogruppo FS e Busitalia Sita Nord, si sono svolte tutte in modalità "da remoto".

Inoltre, sono stati attivati gli appositi percorsi di induction di FS per le risorse neolaureate; sono stati attivati appositi percorsi di formazione manageriale – grazie alle competenti strutture di FS- per talune risorse indicate dai responsabili a seguito delle valutazioni di potenziale. Infine, sono stati effettuati corsi a catalogo per talune risorse in tema di aggiornamenti normativi e procedurali: anche tale formazione si è svolta da remoto.

Selezione e sviluppo

Nell'anno 2021— in considerazione della ripresa a pieno regime del servizio di TPL e in considerazione del nuovo fabbisogno di personale, correlato alle uscite avvenute nel corso del 2020 — si è proceduto all'avvio di selezioni dedicate per personale operativo nel ruolo di Operatore dell'Esercizio: sono state attivate tre campagne di selezione tramite le nuove modalità di Smart Recruiting, modalità che hanno consentito di dare continuità al processo, nonostante le criticità del momento pandemico, avvalendosi anche di strumenti di selezione da remoto quali i test on line.

È proseguito, in misura più contenuta stante la situazione emergenziale, il processo di valutazione interna delle competenze manageriali per profili operativi in particolare del settore Tram, sempre in modalità a distanza.

Organizzazione

Nel corso dell'anno 2021 non sono intervenute modifiche organizzative, confermando pertanto l'assetto organizzativo già definito. Si evidenzia solo la variazione di titolarità, avvenuta con decorrenza 1° gennaio 2022, della struttura macro "Risorse Umane" (DOr n. 4/AD del 28.12.2021) che viene attribuita al dott. Marco Bisagno.

Si è proseguita l'attività programmatica di ricezione delle Comunicazioni Organizzative Intersocietarie della Sub holding Busitalia, che a loro volta recepiscono le Disposizioni di Gruppo di FS.

Relazioni sindacali

Nel corso del 2021 sono proseguite le trattative per il rinnovo del CCNL Autoferro Tranvieri 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.

L'attività sindacale, nel corso del 2021, è sostanzialmente caratterizzata dall'espletamento dei confronti periodici previsti dal contratto aziendale vigente (informative periodiche, commissioni turni) oltre ad alcune iniziative di scioperi proclamati e le ricadute locali di astensioni dal lavoro proclamate a livello nazionale collegate ai temi del rinnovo contrattuale.

Welfare

Busitalia Veneto in linea con le policy del 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, la società utilizza una piattaforma Welfare per accedere agli ulteriori servizi (es. voucher e buoni acquisto), nonché alle convenzioni e sconti esclusivi per i dipendenti del Gruppo. 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 costituito 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 del 23 luglio 1976 e successive modificazioni e integrazioni, ha iniziato a fornire ai propri iscritti le prestazioni sanitarie previste, nell'annualità 2021. I lavoratori aventi diritto anche se iscritti/registratori 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 (scadenza giugno 2022), considerato che la società aderisce ad altra forma di assistenza sanitaria integrativa tramite Cassa PreviMed già Cassa RBM.

AMBIENTE

Busitalia Veneto è in possesso delle Certificazioni conformi ai requisiti delle norme UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015 e UNI ISO 45001:2018.

I Certificati che attestano i Sistemi di Gestione di Busitalia Veneto sono validi per il campo di applicazione "Progettazione ed erogazione di servizi di trasporto con autobus e tram: trasporto pubblico locale. Progettazione ed erogazione di servizi di trasporto con autobus: linee a lunga percorrenza, noleggio e servizi atipici. Manutenzione e rimessaggio del proprio parco veicolare." (IAF 31, 35).

Nell'anno 2021 sono stati effettuati dall'Ente di Certificazione gli audit di rinnovo di tutte le Certificazioni, con esito positivo.

Sostenibilità

La sostenibilità è da sempre al centro della mission aziendale e degli impegni di Busitalia nei confronti del Paese, delle persone e dell'ambiente, verso un futuro più equo, inclusivo e sostenibile.

Nel 2021, Busitalia ha esplicitato il proprio contributo agli obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs - Agenda 2030) individuati dal Gruppo FS attraverso la Politica di Sostenibilità, esponendo allo stesso tempo la visione del proprio ruolo, le priorità d'azione e quindi linee guida per i propri progetti.

Nel contesto dei progetti promossi dalla Capogruppo FS, Busitalia 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 (selezione, monitoraggio, verifica). 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.

Per quanto riguarda la valutazione di sostenibilità ambientale e sociale dei nuovi investimenti, Busitalia e le sue controllate tra cui Busitalia Veneto ha avviato la modifica della procedura vigente, per integrare la valutazione dell'impatto delle emissioni di CO2 prodotte nell'intero ciclo di vita dei progetti (impronta carbonica). La modifica della procedura, ancora in corso, si svolge in coerenza con la nuova "Metodologia di valutazione delle emissioni GHG nei progetti di investimento" del Gruppo FS.

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 sviluppo (gare), di progetti innovativi, sia nella fase di gestione, proponendo piani green di rinnovo del parco.

Nel corso del 2021, Busitalia ha nominato i Mobility Manager per la sede di Padova, sia in ottemperanza agli obblighi normativi, sia per un più efficace intervento di riduzione delle emissioni dei mezzi privati derivanti dagli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti.

Busitalia Veneto, tutti gli anni, contribuisce alla definizione del Rapporto di Sostenibilità di Gruppo, comunicando con trasparenza il proprio agire sostenibile. Nella rendicontazione del 2020 e 2021, è stata prevista una informativa

aggiuntiva sulle iniziative intraprese dal Gruppo FS per la sicurezza degli utenti e la prevenzione del contagio da Covid-19.

Nell'ottica di una rendicontazione sempre più dettagliata, Busitalia ha 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, infine, si è impegnata nella formazione sui temi dello sviluppo sostenibile e nella divulgazione delle proprie iniziative e dei risultati conseguiti. In collaborazione con Capogruppo e soggetti esterni specializzati, è stato avviato un percorso formativo (ancora in corso) di sensibilizzazione del personale su Agenda 2030 e sulle implicazioni dirette a livello aziendale.

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 trasporto pubblico locale rispetto al periodo pre-Covid-19 anche per effetto delle ridotte esigenze di mobilità a causa del perdurare dello smart working, della DAD 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 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.

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 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.fsbusitaliaveneto.it che è stato rinnovato nel mese di maggio per migliorarne l'esperienza d'uso e l'accessibilità dai dispositivi mobili.

Le attività volte a sostenere la domanda sono state articolate nel corso dell'anno ed accompagnate anche da sostanziali novità/innovazioni che si inseriscono, in modo particolare, nel processo di innovazione tecnologica e digitalizzazione intrapreso dall'azienda.

Verso gli studenti sono state condotte due campagne specifiche: la prima (gennaio e febbraio 2021) in occasione della ripartenza della didattica in presenza dopo le vacanze di Natale accompagnata anche dalla sperimentazione su alcune linee scolastiche della prenotazione del posto sul mezzo tramite la nuova App QuiBus Veneto e la seconda in occasione della ripresa dell'anno scolastico ed accademico 2021-22 (settembre e ottobre) che ha coinciso con l'entrata in vigore a Padova di nuove zone tariffarie e novità nel portafoglio titoli di viaggio.

Nel mese di aprile è stata lanciata la nuova App QuiBus Veneto attraverso cui prenotare il servizio a chiamata notturno attivo nel comune Padova ed è stata introdotta sul tram la possibilità di acquistare direttamente sul mezzo il biglietto urbano con carta di pagamento contactless. Nel mese di dicembre è stato attivato il profilo Facebook aziendale.

Nel corso dell'anno è stato crescente l'impegno finalizzato alla valorizzazione turistica del territorio attraverso la proposta di idee di viaggio tematiche ed anche attraverso la presentazione dei servizi Busitalia in un'ottica integrata. In questo ambito si segnala, la prosecuzione dell'esperienza Chioggia Link, soluzione intermodale proposta da Busitalia Veneto e Trenitalia, che consente di raggiungere da Padova la meta turistica con un biglietto combinato "treno+bus" acquistabile in un'unica soluzione presso tutti i canali di vendita Trenitalia.

Nell'ambito dei rapporti con la clientela sono state effettuate indagini di customer satisfaction in due periodi dell'anno coinvolgendo un totale di numero 2.203 (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 ad oltre l'89% per i 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.

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 dalla continuazione dell'emergenza sanitaria.

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.

¹ Indagini di Customer Satisfaction: nelle due indagini è stato coinvolto un campione composto da n. 1.201 utilizzatori dei servizi urbani e n. 1.002 utilizzatori dei servizi extraurbani.

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 stati reintrodotti limitazioni penalizzanti per l'economia, come in Austria e Paesi Bassi, dove, per fronteggiare la rapida crescita dei contagi, sono stati attuati lockdown completi.

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 6,3% 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.

	2020	2021	2020	2021
	Prodotto interno lordo		Inflazione	
	(variazioni % su anno precedente)		(variazioni % su anno precedente)	
Area Euro	-6,5	5,2	0,3	2,5
Germania	-4,9	2,8	0,4	3,1
Francia	-8,0	6,7	0,5	2,1
Italia	-9,0	6,3	-0,2*	1,9*
Spagna	-10,8	4,3	-0,3	2,9
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.

2021

PIL e componenti principali	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
	variazione percentuale su trimestre precedente			
PIL	0,3	2,7	2,6	0,4
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
Esportazioni di beni e servizi	0,5	3,4	3,4	0,6
Importazioni di beni e servizi	3,3	2,5	2,1	1,6
Fonte dati: Prometeia, dicembre 2021				

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 6,3% rispetto all'anno precedente. L'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale ha una crescita del 1,9% (nota 2) 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 3) 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.

² Fonte ISTAT, Prezzi al Consumo, 5 gennaio 2022.

³ Decreto-Legge 24 dicembre 2021, n. 221.

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.

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 4) 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 5) 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 6) 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 7), 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 8), 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.

⁴ Decreto-Legge 26 novembre 2021, n. 172.

⁵ Decreto-Legge 30 dicembre 2021, n. 229.

⁶ 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")

⁷ Decreto-Legge 22 marzo 2021, n. 41, convertito con modificazioni dalla L. 21 maggio 2021, n. 69.

⁸ Decreto-Legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito con modificazioni dalla L. 23 luglio 2021, n. 106.

Per via della forte riduzione dei ricavi da traffico osservata nel 2020, con elevato impegno delle risorse fin qui stanziato, 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.

Altre misure di supporto

Il comma 4-bis dell'art. 92 del D.L. 18/2020 (nota 9) 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 10) 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 11), è inoltre 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).

⁹ Decreto-Legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27.

¹⁰ Decreto-Legge 23 luglio 2021, n. 105, convertito con modificazioni dalla L. 16 settembre 2021, n. 126.

¹¹ Decreto-Legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla L. 1 luglio 2021, n. 101.

Legge di Bilancio

La Legge di Bilancio 2022 (nota 12) ha previsto lo stanziamento di ulteriori risorse sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del Trasporto Pubblico Locale (nota 13), principale fonte di finanziamento del settore per le partite correnti.

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".

¹² Legge 30 dicembre 2021, n. 234

¹³ Istituito dall'art. 1, comma 301 della L. 228/2012.

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 14)) e degli spostamenti, cresciuti di oltre il 20% rispetto ad inizio anno.

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 15), 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 del 2019 ai 6,6 milioni del 2020 (durante la quarantena nazionale) per raggiungere la quota 4 milioni nel post-emergenza (nota 16).

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 nei 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 17). Tale aspetto è di particolare rilevanza, influenzando la percezione di qualità e sicurezza del trasporto pubblico e l'attrattività dell'offerta del servizio stesso.

¹⁴ "18° rapporto sulla mobilità in Italia" (Isfort-Audimob), con dati 2020-21, presentato nel mese di novembre 2021.

¹⁵ Spostamenti a piedi e in bicicletta.

¹⁶ Fonte: Osservatorio Politecnico di Milano. Dati riportati dal "18° rapporto sulla mobilità in Italia".

¹⁷ Dati Istat-ACI elaborati da Isfort.

SCENARIO COMPETITIVO

Secondo l'Osservatorio Nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico Locale (nota 18), 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.

¹⁸ Relazione Annuale al Parlamento, 4 Novembre 2020 – dati 2017.

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 rinvenienti 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".

Altri Proventi da Fondi indennizzo TPL per mancati ricavi da traffico

Come espresso in precedenza nella presente relazione, nell'ambito delle Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19, sono stati previsti dal Governo diversi decreti convertiti poi in Legge che prevedono lo stanziamento di fondi in favore dei servizi di Trasporto Pubblico Locale, a compensazione dei mancati ricavi da traffico.

Ci si riferisce, in particolare, ai seguenti Decreti convertiti in Legge di seguito elencati: DL n. 34 del 19 maggio 2020 (DL Rilancio), DL n. 104 del 14 agosto 2020 (DL Agosto), D.L. 28 ottobre 2020, n. 137 (DL Ristori), DL n. 149 del 9 novembre (DL Ristori 2), Legge 30 dicembre 2021, n. 178 (Legge di Bilancio 2021), D.L. 22 marzo 2021, n. 41 (DL Sostegno), D.L. n. 73 del 25 maggio 2021 (DL Sostegno-bis).

Ai fini del calcolo del riparto alle regioni delle risorse del fondo istituito con l'articolo 200, comma 1, del Decreto Rilancio, quale compensazione alle Aziende che svolgono servizi di TPL per danno da emergenza sanitaria per Covid-19 per l'anno 2020, è stata prodotta all'Osservatorio una rendicontazione dei dati di produzione ed economico-finanziari che concorrono al calcolo dei mancati ricavi.

La Società, pur ritenendo di aver diritto alle compensazioni per tutti i decreti pubblicati dal Governo sopra indicati, considerando che per alcuni di questi, in tutto od in parte, non sono ancora stati definiti i criteri di ripartizione e/o le modalità di erogazione a conguaglio delle relative somme previste, nonché dell'incertezza dei tempi di rilascio, ha ritenuto di non rilevare nella presente Relazione Finanziaria Annuale i relativi proventi nella loro totalità, limitandosi ad iscrivere, secondo criteri di prudenza, solamente la quota relativa a decreti già recepiti da Delibera Regionale che ha effettuato l'assegnazione dei contributi da parte dell'Ente erogante in favore della società.

Pertanto la Società, 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, ha effettuato una rilevazione per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti considerando i dettami previsti dallo IAS 20.

Conto economico riclassificato

	<i>valori in migliaia di euro</i>			
	2021	2020	Variazione	%
Ricavi operativi	88.102	78.946	9.156	12%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	78.786	69.398	9.388	14%
Altri proventi	9.316	9.549	-233	-2%
Costi operativi	-86.266	-69.019	-17.246	25%
Costo del personale	-40.224	-37.564	-2.660	7%
Altri costi netti	-46.042	-31.456	-14.586	46%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	1.836	9.927	-8.091	-82%
Ammortamenti	-8.460	-7.956	-504	6%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	-1.387	-	-1.387	100%
Accantonamenti	-	-	-	-
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	-8.011	1.971	-9.982	ND
Proventi e oneri finanziari	-1.860	-1.811	-49	3%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	-9.871	160	-10.031	ND
Imposte sul reddito	503	-36	539	ND
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	-9.368	124	-9.492	ND
RISULTATO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI	-	-	-	-
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	-9.368	124	-9.492	ND

L'esercizio 2021, come l'esercizio 2020, è stato caratterizzato dalla crisi epidemiologica del Covid-19 i cui effetti hanno avuto ripercussioni su tutta la gestione aziendale sia dal punto di vista organizzativo che dal punto di vista economico e patrimoniale. Rispetto l'esercizio precedente, la revoca del lockdown nel corso del 2021, ha permesso un parziale recupero dei Ricavi da traffico rispetto allo scorso anno (+10,32%).

Nel corso del 2021, il Governo Italiano, al fine di supportare il sistema economico nazionale in questa fase di crisi pandemica, è intervenuto nuovamente attraverso la pubblicazione di diverse norme a sostegno del settore. Busitalia Veneto in forza delle successive delibere regionali ha usufruito di tali contributi che sono riflessi nei dati della presente relazione finanziaria.

Il **Risultato Netto di esercizio** ammonta ad una perdita di esercizio di 9,4 milioni di euro.

La variazione negativa di 9,5 milioni di euro rispetto al 2020 è prevalentemente dovuta ad un incremento dei **Costi operativi**, pari 15,6 milioni di euro, non parimenti compensati dall'incremento dei **Ricavi operativi**, pari a 9,2 milioni di euro, nonché dall'incremento degli **Ammortamenti**, **Svalutazioni** ed **Accantonamenti** per totali 3,6 milioni di euro e da benefici sulle **Imposte sul reddito** per circa 0,5 milioni di euro.

La voce **Ricavi delle vendite e delle prestazioni**, si attesta ad un valore di oltre 78,7 milioni di euro con una variazione di 9,4 milioni di euro determinata da:

- **Ricavi da Mercato** che si attestano a 21,9 milioni di euro, con un incremento di circa 2 milioni di euro (+10,35%), dei quali circa 1,3 milioni di euro relativi al TPL extraurbano e 0,7 milioni di euro relativi al TPL urbano;
- **Ricavi da Contratto di Servizio** che si attestano su un valore di 56,8 milioni di euro presentano un incremento di circa 7,3 milioni di euro pari a +14,80% rispetto allo scorso esercizio, determinato prevalentemente dal riconoscimento dei corrispettivi sulla base dei servizi minimi programmati e degli ulteriori corrispettivi assegnati con DGRV 747/2021 e DGRV 1762/2021;

Gli **Altri Proventi** si attestano ad un valore di 9,3 milioni di euro e presentano un decremento di 0,2 milioni di euro pari a -2 % rispetto al precedente esercizio dovuto dall'effetto contrapposto relativo al decremento dell'ammontare dei contributi ristoro Covid 19 che si attestavano a 7,5 milioni di euro nel 2020 a titolo di Anticipazione rispetto ai 7,1 milioni stanziati nel 2021 (principalmente a titolo di saldo dell'esercizio precedente) e dall'incremento per 0,2 milioni di euro relativo all'importo delle plusvalenze ordinarie generate dalla vendita di mezzi obsoleti nell'ottica della strategia di rinnovamento del parco mezzi prevista dal nuovo Contratto di servizio.

Con riferimento ai **Costi Operativi** si riscontra un incremento di 14,6 milioni di euro riconducibile prevalentemente ad una graduale ripresa dei servizi rispetto al 2020 caratterizzato invece dalla riduzione delle prestazioni per effetto del periodo di lockdown. Le principali variazioni si riferiscono a:

- a) Incremento complessivo del **Costo del Personale** pari a circa 2,7 milioni di euro da imputarsi all'interruzione degli effetti benefici delle politiche in tema di tutela del lavoro e gestione del personale previste durante l'esercizio precedente come il ricorso al Fondo di solidarietà per il sostegno del reddito del personale TPL, riduzione del fondo ferie, riduzione dei costi inerenti le competenze accessorie e variabili e contributi del personale.
- b) Incremento degli **Altri Costi Netti** per circa 12,9 milioni di euro determinato principalmente da:
 - a. Costi materie prime: incremento di circa 1,6 milioni di euro, in prevalenza carburanti e lubrificanti. Il costo del carburante è stato condizionato sia dalla ripresa dei servizi sia da un incremento del costo medio unitario del gasolio per trazione;
 - b. Costi per le prestazioni legate al trasporto: incremento di 9,2 milioni di euro, determinato sia dalla graduale ripresa dei servizi ordinari nonché dall'intensificazione dei servizi aggiuntivi stessi, occorrenti per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento disposte dalle Autorità. Trattasi di servizi aggiuntivi finanziati con Dgr 747/2021 e Dgr 1762/2021;
 - c. Costi manutentivi: incremento di 1,8 milioni di euro da imputare prevalentemente alla ripresa dei servizi rispetto al periodo di interruzione per lockdown intervenuto nel corso del 2020;
 - d. Costi provvigioni: incremento di circa decremento dei costi per circa 0,3 milioni di euro quale conseguenza dell'incremento delle vendite dei titoli di viaggio.

- e. Penali: accantonamento per 1,7 milioni di euro e rappresenta la migliore stima di valutazione del rischio di applicazione di eventuali penali contrattuali sulle attività finanziarie in essere.

Complessivamente l'**EBITDA** registra un valore positivo di 3,5 milioni di euro, con un decremento di 6,4 milioni di euro rispetto allo scorso anno (-64%) per i motivi sopraesposti.

Il valore degli **Ammortamenti** risulta incrementato di 504 mila euro (+6%) rispetto allo scorso anno a seguito del significativo intervento di rinnovo del parco mezzi intervenuto nel corso del 2021 allo scopo di rendere i mezzi più efficienti ed ecologici.

Il valore delle **Svalutazioni** si attesta a 1,4 milioni di euro e si riferisce all'esito delle valutazioni sulle attività finanziarie in essere al 31 dicembre 2021.

L'**EBIT** presenta un saldo negativo di circa 8 milioni di euro (- 9,9 milioni di euro rispetto lo scorso anno).

Il risultato della **Gestione Finanziaria** presenta un saldo negativo di circa 1,9 milioni di euro, sostanzialmente in linea con il 2020, rilevando una diminuzione di 49 mila euro non rilevante.

Il risultato della **Gestione Fiscale** presenta un saldo positivo di 0,5 milioni di euro derivante da rettifiche per imposte relative a esercizi precedenti per 0,2 milioni di euro, crediti d'imposte su investimenti in beni strumentali per 0,2 milioni di euro e dalle imposte differite per 0,1 milioni di euro.

Sulla base di quanto sopra, il **Risultato Netto** presenta un saldo negativo di 9,4 milioni di euro.

Stato Patrimoniale riclassificato

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Capitale circolante netto gestionale	4.263	7.256	-2.993
Altre attività nette	2.058	4.290	-2.232
Capitale circolante	6.321	11.546	-5.225
Immobilizzazioni tecniche	88.453	64.921	23.532
Partecipazioni	-	-	-
Capitale immobilizzato netto	88.453	64.921	23.532
TFR	-7.445	-7.961	516
Altri fondi	-3.365	-2.641	-724
TFR e Altri fondi	-10.810	-10.602	-208
Attività/(Passività) nette detenute per la vendita	-	-	-
CAPITALE INVESTITO NETTO	83.964	65.865	18.099
Posizione finanziaria netta a breve	9.144	-5.941	15.085
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	62.188	49.584	12.604
Posizione finanziaria netta	71.332	43.643	27.689
Mezzi propri	12.632	22.222	-9.590
TOTALE COPERTURE	83.964	65.865	18.099

Lo **Stato Patrimoniale** riclassificato evidenzia un **Capitale Investito Netto** pari a 84 milioni di euro con un incremento di 18,1 milioni di euro ca. rispetto al 31.12.2020. Gli elementi caratterizzanti di tale variazione sono riconducibili a:

- Riduzione del **Capitale Circolante Netto** di 5,2 milioni di euro determinata prevalentemente dall'incremento dei Debiti Commerciali conseguenti a maggiori consumi rispetto al 2020;
- Incremento del **Capitale immobilizzato netto** di oltre 23,5 milioni di euro per effetto netto degli investimenti di periodo pari a 4,6 milioni di euro relativi allo sviluppo del progetto di Bigliettazione Elettronica e Infomobilità (SIMBEI) e per 28 milioni di euro per investimenti in autobus per il rinnovo del parco oltre a 8,6 milioni di euro relativi alla quota di ammortamenti nettati dei contributi. Rispetto al 2020 si rileva nell'ammontare degli ammortamenti un incremento di 0,5 milioni di euro per effetto dei nuovi investimenti.
- Decremento del **TFR ed Altri Fondi** per complessivi 208 mila euro per effetto contrapposto dell'importo delle liquidazioni del personale in quiescenza oltre a maggiori accantonamenti effettuati a fondi per rischi contrattuali probabili.

La **Posizione finanziaria netta** evidenzia un indebitamento netto di 71,3 milioni di euro e registra nel corso del periodo un incremento di 27,7 milioni di euro. La variazione è essenzialmente dovuta ad un incremento del saldo dei Finanziamenti a medio-lungo termine per circa 19,1 milioni di euro in favore di nuove acquisizioni di autobus, da una riduzione di 11,8 milioni di euro del saldo del conto corrente intersocietario con la capogruppo, e da una riduzione di 3,2 milioni di euro delle Passività Finanziarie in applicazione dell'IFRS 16. Si precisa che nel 2020 il saldo del conto corrente intersocietario risentiva dell'aumento del capitale sociale intervenuto in corso d'anno.

I Mezzi Propri si attestano a 14,7 milioni di euro con una variazione di 7,5 milioni di euro per effetto della perdita d'esercizio registrata nel 2021 pari 9,4 milioni di euro oltre a 0,2 milioni di euro di variazione determinata dalla movimentazione delle Riserve di attualizzazione del TFR in applicazione dello IAS 19.

FATTORI DI RISCHIO

I fattori di rischio cui può essere esposta l'impresa possono essere fatti risalire: - da un lato, ai fattori connessi alla specificità del *business*, caratterizzato da processi che necessitano di costante attenzione agli aspetti di sicurezza, ambiente e simili; - dall'altro, a fattori strategico/operativi, connessi alla incidenza sul risultato economico/patrimoniale della Società di fenomeni esogeni. Dal primo punto di vista, la Società è fortemente impegnata – come evidenziato anche in merito alle questioni della sicurezza – a ricondurre ad unità le modalità operative da applicare a tutti i contesti di *business* nella quale opera, secondo i principi e le logiche dell'articolato "Sistema di gestione" adottato dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, 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 *benchmarking* sia di tipo esterno (nei confronti dei competitors e dei *partners*) sia interno (con riferimento alle altre realtà del Gruppo). 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. Rientrano in questa tipologia di fattori di rischio anche quelli connessi alla regolamentazione dell'attività della Società, tipica del settore, che dipende significativamente da decisioni,

normative e affidamenti decisi dagli organi competenti, che possono avere un impatto rilevante sull'operatività aziendale.

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.

Rischi legati alla diffusione di malattie infettive

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.

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 rischi derivanti dalla gestione economico-finanziaria della società, la stessa si è dotata di un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001 di seguito illustrato.

- **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 seduta del Consiglio di Amministrazione del 3 giugno 2020.

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 ha composizione plurisoggettiva (composto da due professionisti esterni al Gruppo di cui uno con funzioni di Presidente ed un componente interno appartenente alla struttura Audit della Controllante) con mandato di durata triennale.

INVESTIMENTI

Gli investimenti 2021 sono costituiti per 26.311 mila euro da n. 124 nuovi autobus per il servizio TPL extraurbano e relativi allestimenti.

Detti investimenti hanno comportato un abbattimento dell'età media del parco autobus di oltre 5 anni per i mezzi extraurbani di Padova (attestandosi a circa 9 anni nel 2021) e di 1,7 anni per i mezzi extraurbani di Rovigo (attestandosi a circa 12 anni nel 2021). Ulteriori investimenti sono inerenti prevalentemente a manutenzioni su infrastrutture tramviarie. Il progetto di investimento principale ha riguardato prevalentemente lo sviluppo del Progetto (SIMBEI) e, limitatamente al servizio urbano di Padova, da Sistemi di Trasporto Intelligenti. Questi ultimi sono stati oggetto di finanziamento POR FESR, Azione 4.6.3.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

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

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le interrelazioni tra Busitalia Veneto, le società del Gruppo FS Italiane, 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 FS Italiane.

Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in aderenza 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.

Per maggiori informazioni si rinvia alla sezione dedicata inserita nelle Note al Bilancio.

ALTRE INFORMAZIONI

Sedi secondarie

La Società non dispone di sedi secondarie.

Adesione al consolidato fiscale

La Società aderisce al consolidato fiscale di Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane avendo esercitato l'opzione fino all'esercizio 2024, ai sensi dell'art. 117 D.P.R. 917/86 ("TUIR").

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 FS. Si evidenzia che - oltre alle richiamate Disposizioni Organizzative - si è attenuta alle Disposizioni ed alle indicazioni della controllante, riguardo le scelte operate per le operazioni poste in essere con riferimento alla Responsabilità Amministrativa della Società (D.lgs. n. 231 del 8/6/2001).

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, definite nel corso del biennio 2020-2021 e che proseguiranno i loro effetti anche nel 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 continuerà quindi ad attuare tutte le iniziative necessarie a portare a compimento un fruttuoso confronto con gli Enti affidanti al fine di garantire certezza e tempestività nell'erogazione dei mezzi finanziari attesi.

Il 2022 si caratterizzerà auspicabilmente come l'anno di ripartenza su cui porre le basi per un rilancio del business e per il recupero delle marginalità fortemente impattata dal Covid-19 in particolare nell'anno 2021, anche in presenza di uno stato di incertezza legata all'assegnazione, ancora pendente alla data odierna, degli attesi contributi in favore della Società per mancati ricavi da traffico.

La Capogruppo FS Italiane, 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 Veneto ha quindi approvato in data 8 marzo 2022 il Piano industriale 2022-2031 in coerenza con le Linee Guida ricevute. I principi salienti del Piano sono finalizzati ad orientare le scelte strategiche secondo le seguenti direttrici:

- interventi 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;
- transizione verso flotte green in coerenza con obiettivi sulla sostenibilità di FS;
- interventi sui canali di vendita e di comunicazione per mirare alla estensione nell'utilizzo della digitalizzazione dei servizi offerti.

L'esercizio 2022 rappresenta il primo anno del Piano industriale 2022-2031 che esplicita l'indirizzo di consolidamento, recupero della marginalità e sviluppo del business gestito dalla Società.

Infine, è importante evidenziare che, in considerazione dell'avvenuta sottoscrizione del nuovo contratto di servizio per l'esercizio del Trasporto Pubblico Locale Urbano ed Extraurbano di Padova, la Società, a decorrere dall'avvio del servizio scolastico 2021/2022, ha dato avvio al servizio in forza del nuovo contratto. Già dall'inizio del 2021 la Società è stata fortemente impegnata nel procedere agli investimenti nel parco mezzi, gli impianti di alimentazione, le tecnologie di bordo e di terra, il sistema delle fermate previsti come obblighi dal nuovo contratto. Tenendo conto degli effetti tutt'ora evidenti causati dal Covid-19, risulterà fondamentale riconsiderare la pianificazione del Programma di Esercizio in accordo con gli Enti affidanti, rinegoziare il contratto di affitto ed utilizzo del sistema tramviario, andando ad effettuare le scelte più consone per migliorare la capacità di trasporto su singolo mezzo in relazione alla riduzioni della stessa a seguito delle disposizioni, migliorare e/o iniziare nuovi processi per la sanificazione dei mezzi, riconsiderare il tema della controlloria a bordo per i frequenti casi di aggressione che avvengono verso il personale della Società per rendere il trasporto un mezzo sicuro a tutti gli effetti sia per gli utenti sia per il personale della Società e salvaguardare la correttezza dell'utilizzo dei mezzi pubblici con regolare titolo di viaggio.

Padova, 08 marzo 2022

Il Consiglio Di Amministrazione

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021

Prospetti contabili

Conto economico

		<i>valori in unità di euro</i>	
	Note	2021	2020
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	78.785.833	69.397.541
Altri proventi	5	9.315.592	9.548.678
Totale ricavi operativi		88.101.425	78.946.218
Costo del personale	6	-40.224.159	-37.563.509
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	7	-9.963.772	-8.284.021
Costi per servizi	8	-33.142.012	-21.816.927
Costi per godimento beni di terzi	9	-460.890	-552.281
Altri costi operativi	10	-2.474.541	-802.302
Totale costi operativi		-86.265.374	-69.019.039
Ammortamenti	11	-8.459.626	-7.956.454
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	12	-1.386.979	-
Accantonamenti	13	-	-
Risultato operativo		-8.010.554	1.970.726
Proventi finanziari	14	1.204	1.754
Oneri finanziari	15	-1.861.221	-1.812.333
Totale proventi e oneri finanziari		-1.860.017	-1.810.578
Risultato prima delle imposte		-9.870.571	160.147
Imposte sul reddito	16	503.181	-35.707
Risultato del periodo delle attività continuative		-9.367.390	124.440
Risultato delle attività operative cessate al netto degli effetti fiscali		-	-
Risultato netto d'esercizio		-9.367.390	124.440

Conto economico complessivo

		<i>valori in unità di euro</i>	
	Note	2021	2020
Risultato netto d'esercizio	26	(9.367.390)	124.440
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	26	(292.585)	(320.226)
Effetto fiscale Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	26	70.221	76.854
	26	(222.365)	(243.372)
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 value</i> della copertura dei flussi finanziari			
Effetto fiscale della quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari			
Variazioni di <i>fair value</i> degli investimenti finanziari disponibili per la vendita			
Variazioni di <i>fair value</i> degli investimenti finanziari disponibili per la vendita			
Differenze di cambio			
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		(222.365)	(243.372)
Conto economico complessivo dell'esercizio		(9.589.755)	(118.932)

Situazione patrimoniale - finanziaria

valori in unità di euro

	Note	31.12.2021	31.12.2020
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	17	83.266.396	63.883.189
Investimenti immobiliari		-	-
Attività immateriali	18	5.186.824	1.037.590
Attività per imposte anticipate	19	480.678	410.458
Crediti commerciali non correnti		-	-
Altre attività non correnti		-	-
Totale attività non correnti		88.933.897	65.331.237
Rimanenze	20	2.462.198	2.383.690
Crediti commerciali correnti	21	20.804.509	20.945.738
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	22	3.020.636	14.869.146
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	23	1.549	2.760
Crediti tributari	24	114.624	-
Altre attività correnti	25	10.267.853	10.574.952
Totale attività correnti		36.671.367	48.776.285
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		-	-
Totale attività		125.605.264	114.107.522
Patrimonio netto			
Capitale sociale	26	20.500.000	20.500.000
Riserve	26	140.727	134.505
Riserve di valutazione	26	-	-
Altre riserve	26	(716.763)	(494.398)
Utili (Perdite) portati a nuovo	26	2.075.295	1.957.077
Utile (Perdite) d'esercizio	26	(9.367.390)	124.440
Totale Patrimonio Netto		12.631.869	22.221.624
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	27	32.743.146	16.711.558
TFR e altri benefici ai dipendenti	28	7.444.972	7.961.059
Fondi rischi e oneri	29	2.995.246	2.144.530
Passività per imposte differite	19	370.095	496.443
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	30	29.444.918	32.872.189
Debiti commerciali non correnti		-	-
Altre passività non correnti	31	156.387	98.827
Totale passività non correnti		73.154.763	60.284.607
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	27	8.738.948	5.588.097
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri		-	-
Debiti commerciali correnti	32	19.003.722	16.073.623
Debiti per imposte sul reddito	33	-	22.017
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	30	3.427.271	3.343.294
Altre passività correnti	31	8.648.691	6.574.260
Totale passività correnti		39.818.633	31.601.292
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		-	-
Totale passività		112.973.397	91.885.898
Totale Patrimonio Netto e passività		125.605.264	114.107.522

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

Valori in unità di euro

	Riserve									
	Capitale sociale	Riserve			Riserve di valutazione		Totale Riserve	Utili (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 1° gennaio 2020	5.500.000	121.895	-	-	-	(251.026)	(129.131)	1.717.489	252.196	7.340.554
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	15.000.000						-			15.000.000
Distribuzione dividendi							-			-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		12.610					12.610	239.586	(252.196)	-
Altri movimenti							-			-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato							(243.372)		124.440	(118.932)
di cui:							-			-
<i>Attività finanziarie disponibili alla vendita</i>							-			-
<i>Utile/(Perdita) relativi ai benefici attuariali</i>							(320.226)			(320.226)
<i>Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali</i>							76.854			76.854
<i>Utile/(Perdita) d'esercizio</i>								124.440		124.440
Saldo al 31 dicembre 2020	20.500.000	134.505	-	-	-	(494.398)	(359.893)	1.957.075	124.440	22.221.622
Saldo al 1° gennaio 2021	20.500.000	134.505	-	-	-	(494.398)	(359.893)	1.957.075	124.440	22.221.622
Aumento di capitale (riduzione di capitale)							-			-
Distribuzione dividendi							-			-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		6.222					6.222	118.218	(124.440)	-
Altri movimenti							-			-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato	-	-	-	-	-		(222.365)		(9.367.390)	(9.589.755)
di cui:							-			-
<i>Attività finanziarie disponibili alla vendita</i>							-			-
<i>Utile/(Perdita) relativi ai benefici attuariali</i>							(292.585)			-
<i>Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali</i>							70.221			-
<i>Utile/(Perdita) d'esercizio</i>							-	(9.367.390)		(9.367.390)
Saldo al 31 dicembre 2021	20.500.000	140.727	-	-	-	(716.763)	(353.671)	2.075.293	(9.367.390)	12.631.869

Rendiconto finanziario

valori in unità di euro

	2021	2020
Utile/(perdita) di esercizio	-9.367.390	124.440
Imposte sul reddito	-503.181	35.707
(Proventi) / Oneri Finanziari	810.906	683.663
Ammortamenti	8.459.626	7.956.454
Accantonamenti e Svalutazioni	3.451.360	295.175
Accantonamenti fondo TFR	8.620	27.530
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	- 174.125	-
Variazione delle rimanenze	-78.507	94.994
Variazione dei crediti commerciali	-1.245.749	-2.012.443
Variazione dei debiti commerciali	2.930.100	-1.088.707
Variazione delle altre passività	2.131.990	-3.989.811
Variazione delle altre attività	307.099	-5.567.131
Utilizzi fondi rischi e oneri	-1.213.665	-468.337
Pagamento benefici ai dipendenti	-817.293	-752.508
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	-810.906	-683.663
Variazione dei crediti/debiti per imposte	240.189	-245.861
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' OPERATIVA	13-496.464	-5.714.938
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	-28.024.017	-1.395.216
Investimenti in attività immateriali	-4.578.887	-956.846
Investimenti al lordo dei contributi	-32.602.904	-2.352.063
Contributi	589.469	3.608.122
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	195.495	-
Disinvestimenti	195.495	-
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO	-31.817.940	1.256.059
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	19.182.439	-2.756.032
Variazione passività per leasing	-3.343.294	-3.109.565
Dividendi	-	-
Variazioni patrimonio netto	-	13.150.000
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' FINANZIARIA	15.839.145	7.284.403
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	-11.849.721	2.949.964
Disponibilità liquide a inizio periodo	14.871.905	11.921.941
Disponibilità liquide a fine periodo	3.022.184	14.871.905
di cui :		
Denaro e valori in cassa	1.549	2.760
Depositi bancari e postali	-	-
c/c <i>intercompany</i>	3.020.635	14.869.146

Note al bilancio

1. Premessa

Busitalia Veneto S.p.A. (nel seguito anche la "Società") è una società costituita e domiciliata in Padova organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Padova.

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

La pubblicazione del presente bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 08 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.

Il bilancio consolidato viene redatto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da cui Busitalia Veneto è direttamente/indirettamente controllata. La Capogruppo ha sede in Roma, in Piazza/via della Croce Rossa, 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, ai sensi dell'articolo 14 del D.lgs. 39/2010 per il triennio 2021-2023.

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 dal Conto economico, dal Conto economico complessivo, dalla Situazione patrimoniale-finanziaria, 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 inoltre accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che correda il bilancio di esercizio.

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.

Dal punto di vista finanziario, inoltre, è importante precisare che la continuità è garantita dalla linea di credito revolving di breve termine attivata per la gestione del capitale circolante e al ricorso dei finanziamenti con la consociata Fercredit per la realizzazione degli investimenti.

Dal punto di vista patrimoniale, si evidenzia che, in data 1 marzo 2022, è stato pubblicato il D.L. n. 228/2021 come convertito con modifiche dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15 in tema di sospensione delle perdite ex art.6 del D.L. 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 e pertanto non concorrono, quindi, per i cinque esercizi successivi alla loro emersione, alla determinazione del patrimonio netto.

Dal punto di vista gestionale, si ritiene che il risultato d'esercizio è correlato all'Emergenza Covid e quindi ritenuto "anomalo" in attesa sia dell'assegnazione dei contributi pubblici che saranno riconosciuti a Busitalia Veneto a copertura dei mancati ricavi da mercato e anche in considerazione dell'intervenuta aggiudicazione definitiva della gara del servizio TPL del Bacino urbano ed extraurbano di Padova la cui concessione ha una durata di 9 anni.

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.

3. Principali principi contabili applicati

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

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
Impianti e macchinari	
Macchinari e attrezzature	10%
Autobus per lo svolgimento del servizio di TPL *	6,25%
Autofurgoni	30,0%
Autocarri	20,0%
Beni in leasing	
Autobus per lo svolgimento del servizio di TPL **	6,7 - 11,1%
Autovetture	25,0%
Altri beni:	
Mobili e arredi	12%
Macchine d'ufficio elettroniche	20%
telefoni cellulari	20%
Autovetture	25,0%

*Vita utile 16 anni

**Vita utile rapportata alla durata del contratto di *leasing*

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.

A seguito dell'atto di aggiudicazione definitiva della gara per l'esercizio dei servizi del Trasporto Pubblico Locale del bacino urbano ed extraurbano della Provincia di Padova intervenuto nel mese di febbraio 2020, la società ha sottoscritto il contratto di concessione del nuovo servizio nel corso del mese di dicembre 2020. A seguito di tale atto, la Società ha pertanto quantificato l'impatto derivante dall'applicazione IFRS 16 sui contratti di locazione in essere collegati al TPL di Padova che presentavano le caratteristiche previste ai fini dell'applicazione del principio.

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*, inclusivi 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 spesati 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) 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 (immateriali 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.

Strumenti Finanziari

i. Classificazione e valutazione di Attività finanziarie

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dalla Società riflette sia il 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*);
- 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*);
- 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.

Al 31 dicembre 2021 non erano presenti strumenti finanziari derivati.

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 benefici definiti.

Finanziamenti, debiti commerciali e altre 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.

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

- 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 trarne 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. La voce accoglie i ricavi derivanti dai servizi a mercato ed i ricavi da Contratti di Servizio con le controparti Pubbliche (Province, Regioni, Comuni etc.).

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

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 contrattuali vigenti, rimborsi e *bonus* che vengono portati a diretta rettifica dei ricavi. La Società promuove nel corso dell'anno numerose iniziative promozionali 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*.

- 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.

- 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.

- 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 "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" e "Altri proventi" come componente positiva del conto economico.

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".

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 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 o la vendita. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno e sul 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

Secondo il modello di *impairment* adottato dalla Società, 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*). La determinazione delle perdite attese, soprattutto in presenza di attività finanziarie deteriorate o con evidenze oggettive di *impairment* richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno (es.: stima dei flussi attesi dall'attività finanziaria) e sul mercato, nonché dall'esperienza storica. La corretta identificazione degli elementi da utilizzare come base per la determinazione dell'*impairment* delle attività finanziarie, nonché le

stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori.

Opzioni di proroga/risoluzione nei contratti di *leasing*

I contratti di *leasing* che contengono delle opzioni di proroga/risoluzione comportano, alla data di decorrenza del *leasing*, la valutazione circa la ragionevole certezza di esercitare o meno le opzioni di proroga/risoluzione e la loro rivalutazione ogni qualvolta si verifichi un evento significativo o un significativo cambiamento delle circostanze sotto controllo della Società. La valutazione delle opzioni di proroga può richiedere da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili alla data di valutazione del *leasing*, nonché dall'esperienza storica.

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.

Settori operativi

Alla data della presente Relazione finanziaria la Società non ha titoli di debito o azioni quotate in un mercato regolamentato e rientra nel perimetro di consolidamento del Gruppo FS Italiane che, in ottemperanza all'IFRS 8 paragrafo 2 b, fornisce nelle Note al Bilancio Consolidato informazioni sui settori operativi.

4. Ricavi delle vendite e prestazioni

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
Ricavi da mercato	21.980	19.919	2.061
T.P.L. Extraurbano	11.363	10.250	1.113
T.P.L. Urbano	10.617	9.621	996
Servizi a Mercato	-	-	-
Servizi Sostitutivi Ferroviari	-	48	(48)
Ricavi da Regioni	56.806	49.478	7.328
Veneto	56.806	49.478	7.328
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	78.786	69.398	9.388

I Ricavi da Mercato sono inerenti la vendita di titoli di viaggio. In particolare, i Ricavi da Mercato TPL Urbano sono comprensivi sia dei ricavi TPL Gomma sia i ricavi derivanti dal servizio TPL Tram. La variazione di 2.061 mila euro (+10,32%) è riconducibile ad una ripresa dei servizi a seguito della revoca delle limitazioni previste dal lockdown che hanno invece caratterizzato l'esercizio il 2020.

I Ricavi da Regioni sono comprensivi sia dei corrispettivi derivanti dai contratti di servizio, ridotti del 2,93% rispetto lo scorso anno, sia dei servizi aggiuntivi straordinari previsti dalle DGR 747/2021 (all.to b) e DGR 1761/2021 (all.to A).

	<i>valori in migliaia di euro</i>																	
	Attività trasporto						Attività altri servizi						Totale					
	2021			2020			2021			2020			2021			2020		
	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3
Mercato geografico																		
Nazionale	78786			69398									78786			69398		
Europeo																		
Extra UE																		
Totale ricavi da contratti con i clienti	78.786			69.398									78.786			69.398		
Linee di prodotti/Tipologia di clientela																		
Ricavi da traffico/mercato	21980			19919									21980			19919		
Ricavi da contratti di servizio	56806			49478									56806			49478		
Totale ricavi da contratti con i clienti	78.786			69.398									78.786			69.398		
Tempistica per la rilevazione dei ricavi Servizi trasferiti in un determinato momento																		

Servizi trasferiti nel corso del tempo	78786	69398			78786	69398
Totale ricavi da contratti con i clienti	78.786	69.398			78.786	69.398
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni						
TOTALE RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	78.786	69.398			78.786	69.398

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
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	10.327	8.572
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti"	-	-
Attività da contratto	13.018	10.327
Passività da contratto	-	-

Le attività derivanti da contratto sono rappresentate dal diritto della Società al corrispettivo per il lavoro completato ma non ancora fatturato alla data di chiusura del periodo con riferimento agli atti d'obbligo con gli Enti. Tali attività sono riclassificate tra i crediti quando il diritto diviene incondizionato.

La seguente tabella espone i "Corrispettivi per Contratto di servizio TPL":

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
Obblighi tariffari e di servizio	56.806	49.478	7.328
per il trasporto viaggiatori	56.806	49.478	7.328
per il trasporto merci	-	-	-
Totale	56.806	48.454	8.352

5. Altri proventi

valori in migliaia di euro

	2021	2020	Variazione
Contributi c/esercizio	7.095	7.498	(403)
Ricavi da gestione immobiliare	487	566	(79)
Rimborsi e recuperi diversi	2	4	(2)
Service verso controllate	-	-	-
Provvigioni attive e vendita bigl. di terzi	4	3	1
Indennizzi assicurativi attivi	297	351	(54)
Servizi a bus di terzi	-	-	-
Multe e penalità	625	307	318
Altre prestazioni e proventi diversi	612	809	(197)
Plusvalenze ordinarie	193	11	182
Totale	9.316	9.549	(233)

I Contributi in conto esercizio sono costituiti prevalentemente da contributi assegnati con DGRV 1841/2021 e DGRV 747/2021, destinati alla copertura di minori ricavi tariffari sui quali si rinvia alle informazioni inserite nella sezione di conto economico riclassificato inserito nella Relazione sulla Gestione, in applicazione delle disposizioni legislative a compensazione della riduzione dei ricavi da traffico a fronte dell'emergenza sanitaria da Covid-19 (7,1 milioni di euro). Le voci residuali componenti gli Altri Proventi che hanno subito variazioni significative, sono: i Ricavi da gestione immobiliare la cui variazione è determinata prevalentemente da un adeguamento del canone annuo per la pubblicità veicolata alla riduzione delle percorrenze rispetto al periodo pre Covid; Multe e Penalità il cui incremento è determinato da una ripresa dei servizi rispetto all'esercizio 2020 e da Plusvalenze ordinarie, il cui incremento è dovuto alla vendita di mezzi obsoleti nella strategia di rinnovamento del parco mezzi.

Tra le componenti degli Altri Proventi sono ricompresi:

- Ricavi da gestione immobiliare, relativi alla pubblicità presso le fermate e pubblicità veicolata (350 mila euro) e dalla sublocazione di spazi all'*outsourcer* manutentivo e biglietterie (137 mila euro);
- Indennizzi assicurativi (297 mila euro);
- Multe e penalità derivanti dalla lotta all'evasione tariffaria (625 mila euro);
- Altre prestazioni dovute principalmente al service manutentivo sui mezzi concessi in sub-affido ed al riaddebito degli oneri manutentivi ad APS (612 mila euro);
- Plusvalenze ordinarie dovute principalmente alla vendita dei mezzi sostituiti durante l'esercizio 193 mila euro. La variazione è imputabile alle minori rottamazioni dei mezzi.

6. Costo del personale

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

valori in migliaia di euro

	2021	2020	Variazione
· Salari e stipendi	27.853	26.019	1.834
· Oneri sociali	8432	8455	(23)
· Altri costi del personale a ruolo	8	28	(20)
· Trattamento di fine rapporto	2005	1677	328
· Rimborsi per distacco personale	(91)	(137)	46
Personale a ruolo	38.207	36.042	2.165
· Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	609	437	172
· Altri costi collegati al personale	1016	1018	(2)
· Altri costi del personale accantonamenti e rilasci	392	66	326
Altri costi del personale	2017	1521	496
Totale	40.224	37.564	2.660

L'incremento del Costo del Personale a ruolo rispetto all'anno precedente (2.165 mila euro) nonché degli Altri Costi del Personale (496 mila euro) è imputabile principalmente alla graduale ripresa dei servizi a seguito della revoca delle restrizioni dovute dal lockdown che hanno caratterizzato l'esercizio 2020.

La tabella che segue indica il personale medio per qualifica relativo all'esercizio 31.12.2021.

	2021	2020	Variazione
Personale			
Dirigenti	2	2	-
Quadri	10	10,5	(0,5)
Altro personale	869,33	897,7	(28,37)
Totale	881,33	910,2	(28,87)

7. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2021	2020	Variazione
Materiali e materie di consumo	1.450	1.436	14
Energia elettrica e combustibili per la trazione	8.514	6.848	1.666
Variazione delle giacenze di immobili e terreni <i>trading</i>			
Accantonamenti/rilasci			
Totale	9.964	8.284	1.680

I "Materiali e le materie di consumo" riguardano prevalentemente la ricambistica relativa alla manutenzione del parco mezzi non gestito in *outsourcing*.

L' "Energia elettrica e combustibili per la trazione" è costituita dai costi del gasolio, al netto del bonus accise, e metano per la trazione dei bus nonché dal costo dell'energia elettrica per la trazione di tram e bus. L'incremento di 1.666 mila euro è giustificato sia dalla ripresa dei servizi sia da un incremento del costo medio unitario del gasolio per trazione.

8. Costi per servizi

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
Pedaggio	59	53	6
Altre prestazioni collegate al Trasporto	14.344	5.110	9.234
Prestazioni per il trasporto	14.403	5.163	9.240
Servizi pulizia ed altri servizi Appaltati	1.233	1402	(169)
Manutenzioni e riparazioni beni immobili e mobili	10.377	7.847	2.530
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	11.609	9.249	2.360
Servizi immobiliari e utenze	927	976	(49)
Servizi amministrativi ed informatici	1.368	1.322	46
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	4	2	2
Prestazioni professionali	162	541	(379)
Assicurazioni	2.239	2.208	31
Costi comuni di Gruppo	1.045	1.249	(204)
Consulenze	(1)	1	(2)
Compensi amministratori e sindaci	298	314	(16)
Provvigioni alle agenzie	1.008	746	262
Altro	82	45	37
Diversi	4.832	5.103	(271)
Totale Costi per Servizi	33.142	21.817	11.325

L'incremento dei Costi per Servizi è imputabile alla ripresa dei servizi a seguito dell'interruzione del periodo di lockdown che ha caratterizzato tutto l'esercizio 2020.

La voce "Altre prestazioni collegate al Trasporto" (14.344 mila euro), riguarda il costo sostenuto per il sub-affidamento del servizio di TPL. L'incremento di 9.234 mila euro rispetto allo scorso anno è determinato sia dalla graduale ripresa dei servizi ordinari nonché dall'intensificazione dei servizi aggiuntivi stessi, occorrenti per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento disposte dalle Autorità. Trattasi di servizi aggiuntivi finanziati con Dgr 747/2021 e Dgr 1762/2021.

Le "Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati" (11.609 mila euro) sono inerenti a servizi di pulizia uffici e servizi di sorveglianza per 1.233 mila euro (+12% rispetto al 2020) e servizi manutentivi di autobus e tram per 10.377 mila euro (+ 32,24% rispetto al 2020).

I "Servizi amministrativi ed informatici" (1.368 mila euro) sono inerenti ai canoni manutentivi ed assistenza informatica ed ai canoni per i servizi di elaborazione paghe.

Tra i costi diversi (4.832 mila euro), le "Prestazioni professionali" ammontano a 162 mila euro (-70% rispetto s.a.), i "Costi comuni di gruppo" ammontano a 1.045 mila euro, pari a -16% rispetto al 2020 principalmente dovuto ad un aggiornamento dei corrispettivi dei contratti intercompany. Le "Provvigioni alle agenzie" (1.008 mila euro) inerenti gli aggi per la vendita dei titoli di viaggio riconosciuti alle biglietterie, hanno subito un incremento del 35,16% a seguito della graduale ripresa dei servizi.

9. Costi per godimento beni di terzi

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	233	276	(43)
Noleggio autovetture	75	191	(116)
Noleggio materiale informatico	153	85	68
Totale Costi per godimento beni di terzi	461	552	(91)

I costi per godimento beni di terzi fanno riferimento per 233 mila euro ai canoni di locazione dei depositi aziendali e del materiale rotabile, al noleggio di autovetture aziendali e ai canoni d'uso di hardware e software.

10. Altri costi operativi

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
Altri costi	763	791	(28)
Minusvalenze da alienazione immobilizzazioni	19	-	19
Oneri di gestione Pool da aziende di trasporto	-	11	(11)
Accantonamenti	1.692	-	1.692
Totale	2.474	802	1.672

Le componenti più significative degli Altri costi sono costituite prevalentemente dalle tasse di circolazione del parco mezzi pari a 342 mila euro, dalle quote associative 72 mila euro nonché dalle franchigie assicurative pari a circa 211 mila euro.

L'accantonamento pari a 1,7 milioni di euro rappresenta la migliore stima di valutazione del rischio di applicazione di eventuali penali contrattuali sulle attività finanziarie in essere.

11. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

<i>valori in migliaia di euro</i>			
	2021	2020	Variazione
Ammortamento attività immateriali e materiali	8.460	7.956	504
• Ammortamento attività immateriali	72	44	28
• Ammortamento attività materiali	4.664	4.188	476
• Ammortamento attività materiali IFRS 16	3.724	3.724	-
Totale	8.460	7.956	504

L'incremento degli ammortamenti è determinato dall'acquisto di nuovi mezzi in un'ottica di rinnovamento del parco.

12. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

<i>valori in migliaia di euro</i>			
	2021	2020	Variazione
Rettifiche e riprese di valore su crediti	1.387	-	1.387
Totale Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	1.387	-	1.387

Le **Rettifiche e riprese di valore su crediti** riflettono l'esito delle valutazioni effettuate sulle attività finanziarie in essere al 31.12.2021, anche in applicazione dell'IFRS 9, pari complessivamente a 1,7 milioni di euro al netto di 0,3 milioni di euro circa relativi ad attività finanziarie rimborsate nel corso del 2021 che erano state precedentemente svalutate.

Si segnala che la Società non ha appostato alcuna rettifica ai crediti in essere con i Comuni di prima cintura (c.d. "contermini") che hanno contestato la debenza di parte dei corrispettivi previsti dai contatti di servizio in essere, sulla base delle approfondite analisi svolte e di quanto riportato nel parere rilasciato da primario Studio Legale che assiste la Società nella controversia, che identifica il rischio come possibile, come meglio dettagliato nella sezione Attività e Passività Potenziali della presente Nota al Bilancio.

13. Accantonamenti

Non si rilevano accantonamenti al 31.12.2021

14. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
Proventi finanziari diversi	1	2	(1)
Totale	1	2	(1)

Si registrano interessi attivi su c/c per 1 mila euro.

15. Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
Oneri finanziari su debiti	667	594	73
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	9	28	(19)
Oneri finanziari diversi	136	63	73
Oneri finanziari IFRS 16	1.050	1.129	(79)
Totale Oneri Finanziari	1.861	1.812	49

Gli Oneri Finanziari sono costi composti da interessi passivi su finanziamenti a medio lungo termine su autobus pari a 667 mila euro, *Interest Cost* su TFR per 9 mila euro, commissioni/spese bancarie e postali e altri interessi per 136 mila euro e dagli oneri derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16.

16. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2021	2020	Variazione
IRAP	-	116	(116)
IRES	-	-	-
Imposte differite e anticipate	(126)	-	(126)
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(377)	(80)	(297)
Totale imposte sul reddito	(503)	36	(539)

Le imposte di competenza dell'esercizio sono pari a 503 mila euro, derivanti da rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti per 177 mila euro, stanziamento di crediti d'imposta 200 mila euro, storno parziale del fondo imposte differite 126 mila euro.

Si ricorda che la società ha sottoscritto un accordo di consolidato fiscale con la controllante Ferrovie dello Stato Italiane rinnovando l'opzione fino all'esercizio 2024. Pertanto, non presenta alcun debito IRES nei confronti dell'Erario

Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	2021	2020
	%	%
Utile dell'esercizio	(9.367)	124
Totale imposta sul reddito	(503)	36
Utile ante imposte	(9.870)	160
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		22%
Minori imposte:		
Bonus accisa carburanti	(754)	(852)
Superammortamento	(1.475)	(1.958)
Utilizzo fondi	(917)	-
Contributi COVID-19	(9.246)	-
Altre variazioni in diminuzione	(292)	
Maggiori imposte:		
Accantonamenti	372	65
Svalutazioni	3.404	-
Altre variazioni in aumento	2.142	274
Totale imponibile IRES	(14.225)	(2.311)
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	-	-
IRAP	-	116
Differenza su stima imposte anni precedenti	(177)	(25)
Totale fiscalità differita	(126)	-
Altro	(200)	(55)
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	503	36

17. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse.

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	Beni in Leasing	Totale
Costo storico	1.641	33.198	-	1.501	3.756	-	40.095
Ammortamenti e perdite di valore	(219)	(3.511)	-	(411)	-	-	(4.141)
Contributi	-	(3.277)	-	-	-	-	(3.277)
Consistenza al 01.01.2020	1.422	26.410	-	1.090	3.756	-	32.677
Investimenti	545	4.190	-	3	136	-	4.874
Passaggi in esercizio	5	3.744	-	-	(3.749)	-	-
Ammortamenti	(341)	(3.489)	-	(358)	-	-	(4.188)
Incrementi dei contributi di periodo	-	(5.237)	-	-	-	-	(5.237)
Altre riclassifiche	(14)	14	-	-	-	-	-
Totale variazioni	195	(778)	-	(355)	(3.613)	-	(4.551)
Costo storico	1.958	34.358	-	1.093	143	-	37.551
Ammortamenti e perdite di valore	(341)	(3.489)	-	(358)	-	-	(4.188)
Contributi	-	(5.237)	-	-	-	-	(5.237)
Consistenza al 01.01.2021	1.617	25.632	-	735	143	-	28.126
Investimenti	-	-	-	-	28.024	-	28.024
Passaggi in esercizio	486	26.319	-	-	(26.447)	-	358
Ammortamenti	(441)	(3.901)	-	(322)	-	-	(4.664)
Alienazioni e dismissioni	-	(21)	-	-	-	-	(21)
Incrementi dei contributi di periodo	-	(589)	-	-	-	-	(589)
Totale variazioni	45	21.808	-	(322)	1.577	-	23.108
Costo storico	2.103	51.930	-	735	1.720	-	56.487
Ammortamenti e perdite di valore	(441)	(3.901)	-	(322)	-	-	(4.664)
Contributi	-	(589)	-	-	-	-	(589)
Consistenza al 31.12.2021	1.662	47.440	-	413	1.720	-	51.234

Gli investimenti in Immobili, impianti e macchinari per 486 mila euro sono inerenti prevalentemente a manutenzioni su infrastrutture tramviarie e per 26.319 mila euro per acquisto di n° 124 autobus con relativi allestimenti. Di seguito si riportano i valori relativi al diritto d'uso connesso all'IFRS 16:

Valori in migliaia di euro

ATTIVITA' PER DIRITTI D'USO	Terreni, fabbricati	Impianti e Macchinari	TOTALE
Costo storico	18.853	20.627	39.480
Ammortamenti e perdite di valore	-1.790	-1.934	-3.724
Consistenza al 01.01.2021	17.063	18.693	35.756
Ammortamenti	-1.790	-1.933	3.724
Totale variazioni	-1.790	-1.933	3.724
Costo storico	18.853	20.627	39.480
Ammortamenti e perdite di valore	-3.580	-3.867	-7.448
Consistenza al 31.12.2021	15.273	16.760	32.032

Il valore complessivo dei diritti d'uso ammonta a quindi complessivi 32.032 mila euro (15.273 mila euro di Terreni e Fabbricati e 16.760 mila euro di Impianti) che sommati agli altri *assets* di importo pari a 51.234 mila euro portano ad un saldo complessivo della voce Immobili, Impianti e Macchinari di 83.266 mila euro.

Per maggiori dettagli in merito all'applicazione del principio si rinvia allo specifico paragrafo nei Principi contabili applicati.

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, nello svolgimento del servizio pubblico. Di norma l'impegno alla restituzione, in caso di dismissione anticipata del cespite contribuito, viene superato dalla possibilità di beneficiare del contributo residuo sull'acquisto di un nuovo cespite, di pari genere e destinazione d'utilizzo, in sostituzione del precedente.

Di seguito si riporta la sintesi delle categorie dei cespiti su cui insistono "i vincoli":

valori in migliaia di euro

Categoria	Valore residuo vincolato
Fabbricati industriali	-
Mobilio ed attrezzature	-
Macchine d'ufficio	120
Autobus di linea	16.730
Tram	1.395
Totale complessivo	18.245

18. Attività immateriali

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

valori in migliaia di euro

	Concessioni licenze, marchi e dir. Simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	200	881	1.081
Ammortamenti e perdite di valore	(44)	-	(44)
Consistenza al 01.01.2021	156	881	1.037
Investimenti	-	4.579	4.579
Passaggi in esercizio	35	(393)	(358)
Ammortamenti	(72)	-	(72)
Totale variazioni	(37)	4.186	4.149
Costo storico	191	5.067	5.258
Ammortamenti e perdite di valore	(72)	-	(72)
Consistenza al 31.12.2021	119	5.067	5.186

Concessione, licenze e marchi e diritti simili: l'investimento è inerente lo sviluppo del Progetto di Sistema Integrato di Monitoraggio dei veicoli, Bigliettazione Elettronica e Infomobilità (SIMBEI).

Immobilizzazioni in corso: gli investimenti sono costituiti prevalentemente dallo sviluppo del Progetto SIMBEI nonché da migliorie inerenti i convogli e le infrastrutture del sistema tramviario non ancora passati in esercizio.

19. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

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 rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

valori in migliaia di euro

	31.12.2020	Incr. (Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr. (Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2021
Altre partite	410	-	71	-	481
Attività per imposte anticipate	410	-	71	-	481
Altre partite	496	-126	-	-	370
Passività per imposte differite	496	-126	-	-	370

I crediti per imposte anticipate nascono e si movimentano in relazione alla valutazione attuariale del TFR. Le passività per imposte differite, pari a 370 mila euro, si riferiscono alle variazioni generate sui beni in *leasing* finanziario conferiti da APS Holding.

20. Rimanenze

Le rimanenze risultano così composte:

valori in migliaia di euro

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.635	2.684	(49)
Fondo svalutazione	(173)	(300)	127
Valore netto	2.462	2.384	(78)
Totale Rimanenze e contratti di costruzione	2.462	2.384	(78)

Le rimanenze di magazzino sono costituite prevalentemente da materiale di ricambio relativo i mezzi per il servizio urbano (bus e tram) ciò in quanto i mezzi relativi il servizio TPL extraurbano sono mantenuti sulla base di un contratto di *outsourcing* che prevede anche la fornitura del materiale di ricambio.

Il Fondo svalutazione magazzino, pari a 173 mila euro riflette il grado di obsolescenza tecnica dei ricambi iscritti a bilancio in chiusura d'esercizio.

21. Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	<i>valori in migliaia di euro</i>								
	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	-	6.009	6.009	-	1.388	1.388	-	4.621	4.621
Agenzie e altre aziende di trasporto	-	502	502	-	137	137	-	365	365
Crediti da Contratto di Servizio verso le Regioni	-	12.991	12.991	-	20.062	20.062	-	(7.071)	(7.071)
Crediti verso società del Gruppo	-	92	92	-	142	142	-	(50)	(50)
Altri crediti	-	3.290	3.290	-	-	-	-	3.290	3.290
Fondo svalutazione	-	(2.080)	(2.080)	-	(783)	(783)	-	(1.297)	(1.297)
Valore netto	-	20.804	20.804	-	20.946	20.946	-	(142)	(142)
Totale crediti commerciali non correnti e correnti	-	20.804	20.804	-	20.946	20.946	-	(142)	(142)

"Clienti ordinari", pari a 6.099 mila euro, sono relativi a prestazioni di servizi diversi. La variazione è da imputarsi prevalentemente alla graduale ripresa dei servizi a seguito della revoca del periodo di lockdown.

Il "Credito da Contratto di Servizio", pari a 12.991 mila euro riguarda la posizione creditoria vs gli enti affidanti per l'erogazione dei servizi da contratto. La variazione dei Crediti da Contratto da Servizio è imputabile prevalentemente alla maggiore tempestività degli enti affidanti nella liquidazione dei corrispettivi relativi i contratti di servizio. Non si è resa necessaria la svalutazione dei crediti.

Gli "Altri crediti" pari a 3.290 mila euro, sono costituiti da crediti verso gli enti affidanti relativi a servizi aggiuntivi di carattere straordinario previsti dalla DGR 747/2021 e DGR 1762/2021.

22. Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)

Il valore di 3.021 mila euro rappresenta il saldo a credito nel c/c intersocietario con la controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.. Non si rilevano variazioni di poste non monetarie.

23. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

Descrizione	valori in migliaia di euro		
	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Denaro e valori in cassa	2	3	(1)
Totale	2	3	(1)

I saldi di banca e di cassa sono utilizzabili liberamente dalla società. Per le dinamiche finanziarie si rimanda al prospetto di Rendiconto Finanziario.

24. Crediti tributari

Alla data del 31 dicembre 2021, sono presenti Crediti tributari IRAP per 115 mila euro.

Si ricorda che la Società ha sottoscritto un accordo di consolidato fiscale con la controllante Ferrovie dello Stato Italiane con opzione di rinnovo fino all'esercizio 2024.

25. Altre attività non correnti e correnti

	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	-	622	622	-	87	87	-	535	535
Altre Amministrazioni dello Stato	-	6.496	6.496	-	8.513	8.513	-	(2.017)	(2.017)
Debitori diversi e ratei/risconti	-	3.431	3.431	-	2.504	2.504	-	927	927
Totale	-	10.549	10.549	-	11.104	11.104	-	(555)	(555)
Fondo svalutazione	-	(281)	(281)	-	(529)	(529)	-	248	248
Totale netto fondo svalutazione	-	10.268	10.268	-	10.575	10.575	-	(307)	(307)

La voce "Altre crediti verso società del gruppo" è rappresentato da crediti di imposta "girati" a favore del consolidato fiscale.

La voce "Altre Amministrazioni dello Stato" per 6.496 mila euro si riferisce prevalentemente ai crediti per contributi assegnati dalla DGRV 747/2021 e 1841/2021.

I "Debitori diversi e ratei/risconti" è costituito prevalentemente dal risconto sui premi assicurativi (190 mila euro), dal rimborso accise sul carburante (776 mila euro), dai crediti vs biglietterie terze per vendita titoli di viaggio

effettuati nel mese di dicembre e che saranno incassati nei primi mesi del 2022 (790 mila euro), tasse di possesso su mezzi già liquidate ma di competenza dell'esercizio successivo (364 mila euro).

26. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute negli esercizi 2020 e 2019 per le principali voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto all'inizio delle note di bilancio.

Si riporta di seguito la tavola di composizione del patrimonio netto al 31 dicembre 2021.

valori in 000 di euro

	Importi al 31.12.2021 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti		
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci
Capitale Sociale	20.500	20.500	-	-	15.000	-	-
Riserve di capitale:	-	-	-	-	-	-	-
Riserve di utili:							
Riserva legale	140	140	-	-	-	-	-
Ef.fisc.uti(prd)att.li benef.pers.	(943)	-	(943)	-	-	-	-
Utili (perdite) attuariali per benefici definiti relativi al personale	226	-	226	-	-	-	-
Utile (perdita) dell'esercizio precedente	2.075	-	2.075	-	-	-	-
Utile (perdita) d'esercizio	(9.367)	-	(9.367)	-	-	-	-
TOTALE	12.632	20.640	(8.009)	-	15.000	-	-

(a) Ai sensi di legge, il capitale sociale e' indisponibile a garanzia dei creditori e non può essere oggetto di distribuzione ai soci.

Capitale sociale

Il capitale sociale della Società è stato costituito, in data 20 gennaio 2015, da numero 50.000 azioni del valore nominale Euro 1,00 cadauna, per un totale di Euro 50.000. In data 30 marzo 2015 l'assemblea ha deliberato gli aumenti di capitale e sottoscrizione della quota relativa al valore dei rami conferiti dai due soci che ha comportato per il socio Busitalia Sita Nord S.r.l. la sottoscrizione del 55% delle azioni e per il socio APS Holding la sottoscrizione del 45% della Società.

In data 25 giugno 2020 si è tenuta l'assemblea straordinaria dei soci di Busitalia Veneto, al fine di soddisfare i requisiti di cui all'art. 13.2.4 del disciplinare del bando di gara sopra illustrato, nei termini dal medesimo prescritti, procedendo ad un aumento oneroso del capitale sociale da Euro 5.500.000 ad Euro 20.500.000, e quindi per complessivi Euro 15.000.000 pari a un numero 15.000.000 azioni di valore nominale pari ad 1 euro cadauna, attuato secondo le seguenti modalità:

- Euro 13.150.000 liberato in denaro dal Socio Busitalia Sita Nord mediante emissione di numero 13.150.000 azioni ordinarie del valore nominale di euro 1 cadauna;

- Euro 1.850.000 attraverso un conferimento in natura da parte del Socio APS Holding SpA del diritto di proprietà di 2 (due) rotabili tranviari, secondo quanto disciplinato dalla L.R. 25/1998 ed in conformità al D. Lgs. 175/2016. Il relativo valore di conferimento è stato confermato da una Relazione di stima ex art. 2343 ter c.c. asseverata in data 25.06.2020 da un professionista esterno indipendente, mediante emissione di numero 1.850.000 azioni ordinarie del valore nominale di euro 1 cadauna.

Per effetto dell'aumento di capitale così perfezionato lo stesso al 31 dicembre 2020 ammontava a 20.500.000 euro così suddiviso tra i soci:

- 16.175.000 euro di Busitalia Sita Nord con una quota pari al 78,9%;
- 4.325.000 euro di APS Holding SpA con una quota pari al 21,1%.

Riserva Legale

La riserva legale ammonta a 140.727 Euro. L'aumento pari a Euro 6.222 fa riferimento alla destinazione del 5% dell'utile d'esercizio 2020 deliberato dall'Assemblea ordinaria dei soci in data 27 marzo 2020.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva si attesta ad un risultato negativo pari ad Euro 716.763 e riflette la valutazione attuariale del TFR. Nel corso 2021 sono state registrate perdite attuariali per benefici ai dipendenti pari a 320.226 Euro al lordo dei relativi effetti fiscali (pari a 76.854 Euro) registrando pertanto una variazione di Euro 243.372.

Riserva per utili (perdite) portati a nuovo

La riserva per utili a nuovo che ammonta a 2.075.295 Euro presenta una variazione positiva rispetto al 31.12.2020 di 118.218 Euro relativa alla destinazione del 95% dell'utile realizzato al 31 dicembre 2020.

Risultato di periodo

Il risultato netto, maturato nello svolgimento della normale attività produttiva, è pari ad una perdita di 9.367.390 euro.

27. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

La presente nota illustra le condizioni contrattuali che regolano i finanziamenti della società.

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente	Valore contabile		
	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Finanziamenti da banche	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-
Finanziamenti da soci	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	32.743	16.712	16.031
Totale	32.743	16.712	16.031

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	Valore contabile		
	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Finanziamenti da soci (breve termine)	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	8.739	5.588	3.151
Totale	8.739	5.588	388
Totale Finanziamenti	41.482	22.300	19.182

I Debiti finanziari verso società del gruppo rappresentano i contratti di mutuo accesi per l'acquisto dei mezzi. Non si rilevano variazioni di poste non monetarie.

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	Valore contabile			
	31.12.2020	Accensioni	Rimborsi	31.12.2021
Finanziamenti da Fercredit	22.300	25.261	(6.079)	41.482
Totale	22.300	25.261	(6.079)	41.482

Come sopra evidenziato si rilevano nuove accensioni di finanziamenti per complessivi 25.261 mila euro relativi a contratti di finanziamento sottoscritti. I rimborsi pari a 6.079 mila euro fanno riferimento alle quote rimborsate nell'esercizio di tutti i finanziamenti.

28. TFR e altri benefici ai dipendenti

valori in migliaia di euro

	31.12.2021	31.12.2020
Valore attuale obbligazioni TFR	7.445	7.961
Valore attuale obbligazioni CLC	-	-
Valore attuale obbligazioni Altri benefici ai dipendenti	-	-
Totale valore attuale obbligazioni	7.445	7.961

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

Obbligazioni a benefici definiti: TFR e CLC

valori in migliaia di euro

	31.12.2021	31.12.2020
Obbligazioni a benefici definiti al 1/1/2020	7.961	8.365
Service Costs	-	-
Interest cost (*)	9	28
Benefit Paid	(817)	(751)
Transfers in/(out)	-	-
Actuarial (Gains)/losses da esperienza	242	226
Actuarial (Gains)/losses da cambio ipotesi demografiche	-	-
Actuarial (Gains)/losses da cambio ipotesi finanziarie	50	94
Totale obbligazioni a benefici definiti	7.445	7.961

(*) con rilevazione a Conto Economico

Ipotesi attuariali

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

	31.12.2021	31.12.2020
Tasso di attualizzazione TFR	0,44%	-0,02%
Tasso annuo incremento TFR	2,81%	2,10%
Tasso di inflazione	1,75%	0,80%
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti	5,00%	5,00%
Tasso atteso di anticipazioni	1,00%	1,00%

Le ipotesi relative alla mortalità attesa si basano su statistiche pubblicate e tabelle di mortalità.

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.

	<i>valori in migliaia di euro</i>
	2021
Tasso di turnover +1%	7.394
Tasso di turnover -1%	7.500
Tasso di inflazione +0,25%	7.526
Tasso di inflazione -0,25%	7.365
Tasso di attualizzazione +0,25%	7.316
Tasso di attualizzazione -0,25%	7.578

Nelle tabelle seguenti è fornita l'indicazione del contributo previsto per l'esercizio successivo, la durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani e benefici definiti e le erogazioni previste dal piano.

	<i>valori in migliaia di euro</i>
	2021
<i>Service Cost 2020</i>	
<i>Duration</i> del piano	7,6

	<i>valori in migliaia di euro</i>
Anni Erogazioni previste	
1	632
2	727
3	765
4	539
5	674

29. Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze e le variazioni dei fondi rischi ed oneri di competenza dell'esercizio 2021:

valori in migliaia di euro

	31.12.2020	Acc. nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2021
F.do manutenzione ordinaria	592	-	-	(592)	-
Contenzioso con personale	1.394	572	(715)	(1)	1.250
Contenzioso con terzi	158	1.692	(106)	-	1.744
Totale non corrente	2.145	2.264	(821)	(593)	2.995

Il Fondo manutenzione ordinaria è stato completamente rilasciato per 592 mila euro a fronte della sostituzione di mezzi obsoleti con mezzi nuovi ed efficienti.

Il Fondo contenzioso con il personale ammonta a 1.250 mila euro. Nel corso dell'esercizio vi è stato un utilizzo per 715 mila euro, dei quali 41 mila euro per pagamento notule e 674 mila euro per riconoscimenti contrattuali, ed un accantonamento a copertura del rinnovo CCNL di competenza 2021.

Il Fondo rischi contenzioso con terzi ammonta a 1.744 mila euro, dei quali 1.692 per rischio penali contrattuali e 106 mila euro quale rischio residuo per eventuali richieste di rimborso di titoli di viaggio, compresi abbonamenti, acquistati dagli utenti nel periodo antecedente la pandemia e non utilizzati, come previsto dall'art 215 del D.L. 34/2020.

Si segnala inoltre che non sussistono contenzioni in corso con l'Amministrazione Finanziaria.

30. Passività finanziarie correnti e non correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie	29.445	3.427	32.872	32.872	3.343	36.215	(3.427)	84	(3.343)
Totale	29.445	3.427	32.872	32.872	3.343	36.215	(3.427)	84	(3.343)

Le Passività finanziarie correnti e non correnti riguardano l'applicazione del principio IFRS 16 contratti di locazione e concessione.

31. Altre passività non correnti e correnti

Le voci di debito sono così dettagliate:

	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contribuiti	-	1.916	1.916	-	1374	1374	-	542	542
Acconti verso clienti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti vs Istituti di Prev. e di Sicurezza Sociale	-	1.773	1.773	-	1.659	1659	-	114	114
Debiti per IVA - proc. IVA Gruppo	-	61	61	-	6	6	-	55	55
Altri debiti verso società del Gruppo	-	-	0	-	-	-	-	-	-
Debiti per consolidato fiscale	-	-	0	-	-	-	-	-	-
Depositi cauzionali	156	-	156	99	-	99	57	-	57
Altri debiti	-	4.038	4.038	-	3.062	3.062	-	976	976
Ratei/risconti passivi	-	860	860	-	473	473	-	387	387
Totale	156	8.648	8.804	99	6.574	6.673	57	2.074	2.131

I debiti nei confronti dell'INPS sia per oneri contributivi che per il riversamento delle quote di TFR trovano qui iscrizione, unitamente a quanto dovuto nei confronti degli altri fondi complementari TFR, in particolare verso il fondo di categoria PRIAMO. I contributi e le quote devolute ai fondi previdenziali, regolarmente versati nel mese di gennaio 2021, sono inerenti al personale dipendente.

I risconti passivi si riferiscono principalmente agli abbonamenti annuali venduti a settembre 2021 in scadenza nel corso del 2022.

Di seguito si fornisce il dettaglio degli Altri Debiti:

	valori in 000 di euro
Personale	2.489
Consolidato IRES	-
Debiti vs assicurazioni per franchigie	776
Altri fiscali	762
Vari	11
Totale	4.038

I debiti verso il personale si riferiscono principalmente all'adeguamento del fondo ferie non godute a tutto dicembre 2021 e per le competenze dell'esercizio non liquidate al 31 dicembre 2020.

32. Debiti commerciali non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non Corr.	Correnti	Totale	Non Corr.	Correnti	Totale	Non Corr.	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	-	17.000	17.000	-	12.316	12.316	-	4.684	4.684
Acconti commerciali	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti commerciali v/ società del Gruppo	-	2.003	2.003	-	3.758	3.758	-	(1.755)	(1.755)
Debiti verso utenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	-	19.003	19.003	-	16.074	16.074	-	2.929	2.929

I principali fornitori si riferiscono alla fornitura di materiale rotabile, allo svolgimento dei servizi manutentivi e di fornitori carbo-lubrificanti. L'esposizione verso le società del Gruppo riguardano principalmente, contratti di service e contratti di locazione.

33. Debiti per imposte sul reddito

Non sono presenti debiti per imposte sul reddito

34. 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 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.

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.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito della società al 31 dicembre 2021, confrontata con il saldo al 31 dicembre 2020.

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	31.12.2021	31.12.2020
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		
Fondo svalutazione		
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	-	-
Crediti commerciali non correnti		
Fondo svalutazione		
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	-	-
Altre attività non correnti		
Fondo svalutazione		
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	-	-
Crediti commerciali correnti	22.885	21.728
Fondo svalutazione	(2.081)	(783)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	20.805	20.946
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	3.030	14.878
Fondo svalutazione	(9)	(9)
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati) al netto del fondo svalutazione	3.021	14.869
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2	-
Fondo svalutazione	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto del fondo svalutazione	2	-
Altre attività correnti	12.637	9.921
Fondo svalutazione	(281)	(529)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	12.357	9.392
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione *	36.186	45.207

* non sono inclusi i crediti di natura tributaria e le partecipazioni

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione al rischio di credito per controparte, in valore assoluto e in valore percentuale:

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	31.12.2021	31.12.2020
Pubblica Amministrazione	30.665	27.230
Società del Gruppo	3.419	15.011
Clienti Terzi	2.102	2.966
Istituti finanziari	-	-
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	36.186	45.207
	31.12.2021	31.12.2020
Pubblica Amministrazione	85,40%	60,20%
Società del Gruppo	9,50%	33,20%
Clienti Terzi	5,10%	6,60%
Istituti finanziari	0,00%	0,00%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100,00%	100,00%

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:

	<i>valori in migliaia di euro</i>					
	31.12.2021					
	Scaduti da					
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione	13.020	9.373	9.373	66	1.119	32.949
Fondo Svalutazione	(2.223)	-	-	(28)	(35)	(2.286)
Pubblica Amministrazione (netto)	10.797	9.373	9.373	38	1.084	30.665
Società del Gruppo	23	31	31	65	247	396
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	-	-
Società Del Gruppo (netto)	23	31	31	65	247	396
Clienti Terzi	591	721	721	17	126	2.176
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	(74)	(74)
Clienti Terzi (netto)	591	721	721	17	52	2.102
Istituti finanziari	3.032	-	-	-	-	3.032
Fondo Svalutazione	(9)	-	-	-	-	9

Istituti finanziari (netto)	3.023	-	-	-	-	3.023
TOTALE ESPOSIZIONE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	14.433	10.125	10.125	120	1.383	36.184

valori in migliaia di euro

31.12.2020

	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione	23.725	4.484	3	-	210	28.422
Fondo Svalutazione	(1.180)	-	-	-	-	(1.180)
Pubblica Amministrazione (netto)	22.545	4.484	3	-	210	27.242
Società del Gruppo	14.906	79	1	34	-	15.020
Fondo Svalutazione	(9)	-	-	-	-	9
Società Del Gruppo (netto)	14.897	79	1	34	-	15.011
Clienti Terzi	2.270	441	133	114	119	3.077
Fondo Svalutazione	(131)	-	-	-	-	131
Clienti Terzi (netto)	2.139	441	133	114	119	2.945
Istituti finanziari	-	-	-	-	-	-
Fondo Svalutazione	(9)	-	-	-	-	9
Istituti finanziari (netto)	9	-	-	-	-	9
TOTALE ESPOSIZIONE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	39.589	5.003	137	148	329	45.207

L'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito è stata classificata per classe di rischio al 31 dicembre 2021, così come determinato dall'agenzia di rating Standard & Poor's, e illustrata nella tabella sotto riportata:

valori in €/000

	31.12.2021					
	FVTPL	FVOCI <i>12-months expected credit losses</i>	COSTO AMMORTIZZATO <i>12-months expected credit losses</i>		<i>Lifetime-not impaired</i>	<i>Lifetime-impaired</i>
da AAA a BBB-			3.029	29.521		1.992
da BB a BB+						
da B a CCC				2.481		123
da CC a C						
D						
Valori contabili lordi			3.029	32.009		2.115
F.do svalutazione			(9)	(246)		(2.115)
Valore netto			3.020	31.763		-

valori in €/000

31.12.2020					
	FVTPL	FVOCI	COSTO AMMORTIZZATO		
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Lifetime-impaired
da AAA a BBB-			14.878	17.828	10.327
da BB a BB+					
da B a CCC				3.368	126
da CC a C					
D					
Valori contabili lordi			14.878	21.196	10.453
F.do svalutazione			(9)	(557)	(754)
Valore netto			14.869	20.639	9.699

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

valori in €/000

	12-months expected credit losses	Lifetime- not impaired	Lifetime- Impaired	TOTALE
Saldo al 31 dicembre 2019	9	557	754	1.320
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – non deteriorato				-
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – deteriorato				-
Attività finanziarie rimborsate			(325)	(325)
Attività finanziarie acquisite			1.712	1.712
Rivalutazione/svalutazione netta del fondo svalutazione		(311)	(26)	(337)
Utilizzo fondo svalutazione				-
Saldo al 31 dicembre 2020	9	246	2.115	2.370

Rischio di liquidità

Il rischio 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 della Società sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della Capogruppo FS, con l'obiettivo di garantire un'efficace e efficiente gestione delle risorse finanziarie. La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività della stessa. Questo obiettivo implica il mantenimento di adeguate disponibilità liquide, titoli a breve termine, nonché linee di credito *committed* e *uncommitted*. La Capogruppo FS si rivolge, infatti, a primari istituti finanziari del

sistema bancario, dai quali ha ricevuto linee di credito *uncommitted* concesse per far fronte a esigenze di liquidità dettate principalmente dai ritardi nei trasferimenti dello Stato.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, indicati al lordo degli interessi da versare, sono esposte 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							
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	41.482	41.482	4.369	4.370	10.915	10.915	10.914
Finanziamenti da soci	-	-	-	-	-	-	-
Altro	-	-	-	-	-	-	-
Debiti commerciali	19.004	19.004	19.004	-	-	-	-
Passività finanziarie	32.872	32.872	1.713	1.713	9.815	9.815	9.815
Totale	93.358	93.358	25.086	6.083	20.730	20.730	20.729
Passività finanziarie derivate							
	-	-	-	-	-	-	-

valori in migliaia di euro

31.12.2020	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							
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	22.300	22.300	2.793	2.795	5.204	10.160	1.348
Finanziamenti da soci	-	-	-	-	-	-	-
Altro	-	-	-	-	-	-	-
Debiti commerciali	16.074	16.074	16.074	-	-	-	-
Passività finanziarie	36.215	36.215	1.659	1.684	3.427	10.882	18.563
Totale	74.589	74.589	20.526	4.479	8.631	21.042	19.911
Passività finanziarie derivate							
	-	-	-	-	-	-	-

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				
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	41.482	8.739	21.829	10.914
Finanziamenti da soci	-	-	-	-
Altro	-	-	-	-
Debiti commerciali	19.004	19.004	-	-
Passività finanziarie	32.872	3.427	19.630	9.815
Totale	93.358	31.170	41.459	20.729
Passività finanziarie derivate				
	-	-	-	-

valori in migliaia di euro

31.12.2020	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	22.300	5.588	15.364	1348
Finanziamenti da soci	-	-	-	-
Altro	-	-	-	-
Debiti commerciali	16.074	16.074	-	-
Passività finanziarie	36.215	3.343	14.309	18.563
Totale	74.589	25.005	29.673	19.911
Passività finanziarie derivate				
	-	-	-	-

Con riferimento alle tabelle sopra riportate si evidenzia quanto segue:

I Debiti finanziari verso società del Gruppo sono costituiti da Finanziamenti concessi da Fercredit per l'acquisto di autobus. L'incremento rispetto allo scorso anno (+86%) è determinato dalla forte spinta di rinnovamento del parco autobus aziendale.

I debiti commerciali segnalano un incremento del 18,23% determinato da una ripresa dei servizi a seguito della revoca delle restrizioni imposte dal lockdown.

Le Passività Finanziarie (32.872 mila euro) rappresentano il valore attuale dei canoni futuri che la società dovrà corrispondere per effetto dei contratti di locazione e concessione in applicazione del principio contabile IFRS 16.

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. 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, attraverso anche la Capogruppo FS, che presta i servizi di *financial risk management*, monitora l'andamento del rischio di tasso di interesse. I finanziamenti a medio/lungo termine (incluso la quota a breve) scontano integralmente tassi di interesse variabili legati ai corsi dell'indice Euribor.

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	41.482	41.482	7.773	6.745	15.657	11.307
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
Saldo al 31 dicembre 2020	41.482	41.482	7.773	6.745	15.657	11.307
Tasso variabile	22.300	22.300	5.588	5.204	10.160	1.348
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
Saldo al 31 dicembre 2019	22.300	22.300	5.588	5.204	10.160	1.348

Rischio di cambio

La Società è principalmente attiva nel mercato Italiano, e comunque nei paesi dell'area euro ed è pertanto non esposta al rischio cambio derivante dalle diverse valute.

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.

Attività e passività finanziarie per categoria

A complemento dell'informativa sui rischi finanziari, la tabella di seguito riporta una riconciliazione tra attività e passività finanziarie come riportate nella situazione patrimoniale - finanziaria e categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7:

<i>valori in migliaia di euro</i>			
31.12.2021	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	-	-	-
Crediti commerciali non correnti	-	-	-
Altre attività non correnti	-	-	-
Crediti commerciali correnti	20.805	-	-
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	3.021	-	-
Disponibilità liquide	2	-	-
Crediti tributari	115	-	-
Altre attività correnti	12.357	-	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	-	32.743	-
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	-	29.445	-
Debiti commerciali non correnti	-	-	-
Altre passività non correnti	-	156	-
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	-	8.739	-
Debiti commerciali correnti	-	19.003	-
Debiti tributari	-	-	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	-	3.427	-
Altre passività correnti	-	8.649	-
	36.298	102.162	

35. Passività ed attività potenziali

PROCEDIMENTI CIVILI ED AMMINISTRATIVI

Contenziosi comuni c.d. Comuni contermini

Procedimenti Civili: Ricorsi per ingiunzione

Ricorsi per ingiunzione promossi dalla Società nel 2018 nei confronti dei Comuni di Albignasego, Vigodarzere e Selvazzano Dentro volti a ottenere il pagamento del saldo dei contributi relativi all'anno 2017 per lo svolgimento dei servizi di trasporto urbano di cui all'art. 5, comma 2, della L.R. 25/1998.

I Comuni hanno proposto opposizione ai decreti ingiuntivi emessi dal Tribunale di Padova. Nel giudizio ordinario instauratosi a seguito delle opposizioni, Busitalia Veneto ha richiesto in via riconvenzionale l'accertamento del proprio diritto a ottenere il pagamento delle contribuzioni per gli anni successivi.

Per i procedimenti relativi ai Comuni di Albignasego e Selvazzano Dentro è stata presentata istanza per la fissazione dell'udienza per la precisazione delle conclusioni. Per il procedimento relativo ai Comune di Vigodarzere si è svolta il 2.12.2021 l'udienza di precisazione delle conclusioni.

Procedimenti civili: Richiesta restituzione compensi per i servizi TPL urbano nel Comune di Rubano

Giudizio promosso nel 2019 dal Comune di Rubano dinanzi al Tribunale di Padova nei confronti di Busitalia Veneto e di APS Holding S.p.A. per l'accertamento della nullità della convenzione sottoscritta con il Comune di Padova nel 2001 avente ad oggetto il riconoscimento dei compensi per i servizi di trasporto urbano di cui all'art. 5, comma 2, della L.R. 25/1998 e la condanna di APS Holding e Busitalia Veneto alla restituzione delle somme versate, oltre agli interessi al saggio legale e la rivalutazione monetaria. Busitalia Veneto si è costituita in giudizio formulando domande subordinate di manleva nei confronti del Comune di Padova e della Regione del Veneto per ottenere il riconoscimento dei compensi dovuti per lo svolgimento dei servizi di trasporto nel Comune qualora venisse accertata la nullità della convenzione stipulata dal Comune di Padova. Con sentenza non definitiva del 21.1.2021 il Tribunale di Padova ha dichiarato il difetto di giurisdizione. La sentenza è stata appellata dal Comune di Rubano e la Società si è costituita in giudizio.

Procedimenti amministrativi

Richieste restituzione compensi per i servizi TPL urbano

Giudizi promossi nel 2018 e 2019 dai Comuni di Albignasego, Vigodarzere e Selvazzano Dentro dinanzi al TAR Veneto nei confronti di Busitalia Veneto, di APS Holding S.p.A. e del Comune di Padova per l'accertamento della nullità delle convenzioni sottoscritte con il Comune di Padova nel 2001, aventi ad oggetto il riconoscimento dei compensi per i servizi di trasporto urbano di cui all'art. 5, comma 2, della L.R. 25/1998 e la condanna di APS Holding e Busitalia Veneto alla restituzione delle somme versate, oltre interessi e rivalutazione monetaria. Il TAR Veneto, con sentenze del 26.8.2019, aveva dichiarato il proprio difetto di giurisdizione. Tali sentenze sono state impugnate dai Comuni dinanzi al Consiglio di Stato che, con sentenze del 2.11.2020, ha respinto gli appelli dei

Comuni di Albignasego e Vigodarzere e, con sentenza del 3.12.2020, ha invece accolto il ricorso del Comune di Selvazzano Dentro.

Le sentenze relative ai Comuni di Albignasego e Vigodarzere sono state impugnate dalle predette Amministrazioni con ricorsi per Cassazione. La Società si è regolarmente costituita in giudizio. L'udienza è fissata l'8.3.2022.

Il Comune di Selvazzano Dentro ha riassunto il giudizio dinanzi al TAR Veneto che, con sentenza del 25.10.2021, ha respinto il ricorso e ha accolto il ricorso incidentale della Società accertando il suo diritto a ricevere le compensazioni dovute. La sentenza è stata impugnata dal Comune dinanzi al Consiglio di Stato e la Società si è regolarmente costituita in giudizio.

Annullamento delibere stanziamento spesa servizi TPL

Giudizi promossi dalla Società nel 2018 dinanzi al TAR Veneto per l'annullamento delle delibere con le quali i Comuni di Albignasego, Rubano e Selvazzano Dentro avevano disposto l'annullamento in autotutela delle delibere di stanziamento e impegno di spesa per il riconoscimento dei compensi per i servizi di trasporto urbano per l'anno 2017. Le udienze di discussione dei predetti giudizi non sono state ancora fissate.

La Società non ha appostato nessuna rettifica ai crediti in essere con i Comuni c.d. "contermini" oggetto di contenzioso, sulla base delle approfondite analisi svolte e di quanto riportato nel parere rilasciato da primario Studio Legale che assiste la Società nella controversia, che identifica il rischio di mancato recupero come possibile.

36. Compenso alla Società di Revisione

Si evidenzia che l'importo dei compensi del 2021 nei confronti della società di revisione è pari a 64 mila euro per servizi di revisione legale e 24 mila euro per attività di certificazione di dati economico/finanziari ai sensi del Decreto Interministeriale 11/08/2020 n. 340.

37. Compensi 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:

	valori in migliaia di euro		
	2021	2020	Variazione
Amministratori *	252	262	(10)
Sindaci	30	37	(7)
Organismo di Vigilanza	15	15	0
Totale	297	314	(17)

(*) Comprende 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

38. 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

39. 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

La Società non ha effettuato operazioni con figure con responsabilità strategica.

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
Controllanti		
FERROVIE DELLO STATO	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Ricavi e recuperi diversi</i>	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Oneri assicurativi</i> <i>Servizi Corporate</i>
	<u>Finanziari:</u> <i>Cash pooling</i>	<u>Finanziari:</u> -
Controllanti		
FERROVIE DELLO STATO	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Servizi vari</i>	<u>Finanziari:</u> <i>Oneri finanziari</i>
BUSITALIA SITA NORD SRL	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Ricavi e recuperi diversi</i> <i>Distacchi di personale</i>	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Affitti immobiliari</i> <i>Servizi Corporate</i> <i>Emolumenti CdA</i>
Altre imprese		
BUSITALIA RAIL SERVICE	-	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Autoservizi</i>
FERCREDIT	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Accrediti indicizzazioni</i>	<u>Finanziari:</u> <i>Finanziamenti</i>
FERSERVIZI		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Oneri diversi</i> <i>Servizi amministrativi</i> <i>Servizi amministrazione del personale</i>
RFI		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Prestazioni sanitarie</i>
TRENITALIA	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Autoservizi</i>	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Emolumenti CdA</i>
SAVIT		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Allestimenti autobus</i>

Altre parti correlate		
	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>
APS HOLDING SPA	<i>Ricavi e recuperi diversi</i>	<i>Locazioni</i> <i>Ricavi e recuperi diversi</i>
Gruppo Enel		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Utenze</i>
Gruppo ENI		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Utenze</i> <i>Carburanti</i>
Gruppo Cassa Depositi e prestiti		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Contributi su finanziamenti</i>
Gruppo Poste Italiane		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Spedizioni</i> <i>Oneri gestione conto corrente corrispondenza</i>
PREVINDAI		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Fondi previdenziali</i>
EUROFER		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Fondi previdenziali</i>
ALTRI FONDI PREVIDENZIALI		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Fondi previdenziali</i>
Controllate di FNM		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Prestazioni di servizi</i>

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

Denominazione	valori in 000 di euro						
	31.12.2021				2021		
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Controllanti							
Ferrovie dello Stato	52	83				66	
Ministero dell'economia e delle finanze							
Busitalia Sita Nord	335	1.196				2.167	
Altre imprese consociate							

Busitalia Rail Service		19			
Busitalia Simet					
Fercredit	52	-13		3	
Ferservizi		46		190	
Mercitalia Shunting & Terminal				2	
Trenitalia - Staff				1	
Trenitalia - Long Haul Servizi a Mercato	1				6
Trenitalia - Regionale	16				53
Rete Ferroviaria Italiana		59		149	
Savit		614			
Collegate di controllate					
Altre parti correlate					
APS Holding	690	1.032		3.958	690
Gruppo ENEL				8	
Gruppo ENI		304		1584	
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti		12		16	1
Gruppo Leonardo	9	392		178	5
Gruppo Poste Italiane		10		11	
Previndai		11		14	
Eurofer		158			
Altri fondi previdenziali	7	4		29	
Controllate di FNM	119			1273	196
TOTALE	1.281	3.927	0	0	0 9.649 951

Rapporti finanziari

valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2021				2021	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Controllanti						
Busitalia Sita Nord S.r.l.	-	2.597	-	-	83	-
Altre imprese consociate						
Fercredit	-	41.482	-	-	616	-
TOTALE	-	44.079	-	-	699	-

40. Garanzie e impegni

La Società detiene polizze fideiussorie rilasciate da primari istituti di credito ed assicurativi a favore di terzi, a garanzia di impegni di varia natura. Le garanzie più significative sono emesse a favore dell'Agenzia delle Entrate,

a fronte di rimborsi IVA erogati nel corso dell'esercizio 2016 per complessivi 2.540 mila euro, e a favore della Provincia e del Comune di Padova per l'affidamento del servizio TPL, per 14.163 mila euro.

La Società detiene altresì polizze fidejussorie rilasciate a proprio favore per impegni assunti da terzi a favore della medesima.

41. 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
Comune di Padova	c/capitale Mezzi	435.000,00	21/04/2021
Comune di Padova	c/capitale Mezzi	170.000,00	20/08/2021
Comune di Padova	c/esercizio Utilità Sociale	12.000,00	06/04/2021
Comune di Padova	c/esercizio DGR 1320/2020 - DL 34 412ML - minori ricavi tariffari 2020	1.725.946,48	28/01/2021
Comune di Padova	c/esercizio DGR 1814/2020 e DGR 747/2021- minori ric. Tariffari	2.195.623,18	29/10/2021
Comune di Padova	c/capitale tecnologie	154.450,89	27/09/2021
Comune di Rovigo	c/esercizio DGRV 1814/2020 - minori ricavi tariffari 2020	51.582,41	12/07/2021
Comune di Rovigo	c/esercizio DGRV 1814/2020 - minori ricavi tariffari 2020	12.145,38	15/11/2021
Provincia di Padova	c/esercizio DGRV 1814/2020 - minori ricavi tariffari 2020	1.534.014,05	10/06/2021
Provincia di Padova	c/esercizio DGRV 1814/2020 - minori ricavi tariffari 2020	151.687,01	10/06/2021
Provincia di Padova	c/esercizio DGRV 747/21 All. A	396.908,18	13/09/2021
Provincia di Rovigo	c/esercizio DGRV 1814/2020 - minori ricavi tariffari 2020	270.176,11	11/06/2021
Provincia di Rovigo	c/esercizio DGRV 747/21 - minori ricavi tariffari 2021	63.614,55	13/08/2021
Provincia di Rovigo	c/capitale Mezzi	7.666,68	28/07/2021
Provincia di Rovigo	c/capitale Mezzi	1.802,33	26/01/2021
		7.182.617,25	

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

Soggetto Erogante	Natura del Contributo	Importo Contributo di competenza dell'esercizio
Regione Veneto	c/esercizio DGRV 747/2021 All A- Finanz. copertura di minori ricavi tariffari 2021	891.114,74
Regione Veneto	c/esercizio DGRV 1841/2021 Finanz. copertura di minori ricavi tariffari s.do 2020	6.265.312,40
Ministero Lavoro e Ministero Infrastrutture	c/esercizio Contributi oneri malattia 2021	40.303,56

42. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Il Consiglio di Amministrazione di Busitalia Veneto ha approvato in data 08 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.

43. Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2021 evidenzia una perdita netta di 9.367.390 euro.

Tale perdita riduce il patrimonio netto a 12.631.869 euro, quindi ad un ammontare inferiore di oltre un terzo rispetto al capitale sociale, integrando così la fattispecie di cui all'art. 2446 del codice civile.

A tal proposito si evidenzia che, in data 1 marzo 2022, è stato pubblicato il D.L. n. 228/2021 come convertito con modifiche dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15 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.

Le perdite quindi maturate nel corso del 2021 dalla Società, non concorrono, quindi, per i cinque esercizi successivi alla loro emersione, alla determinazione del patrimonio netto al fine di verificare se il medesimo si sia ridotto ad una misura inferiore di oltre 1/3 rispetto al capitale sociale.

Il Consiglio di Amministrazione provvederà a convocare l'Assemblea dei soci, ai sensi del 1^o comma dell'art. 2446 codice civile per le necessarie determinazioni.

Padova, 08 marzo 2022

Il Consiglio di Amministrazione

BUSITALIA VENETO S.P.A.

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

Sede legale in Padova (PD) – Via del Pescarotto 25/27

Cap. Soc. Euro 20.500.000,00 i.v. - R.E.A. di Padova n. 424890

Cod. Fisc. e Registro Imprese C.C.I.A.A. di Padova n. 04874020284

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO DELL'ESERCIZIO

CHIUSO AL 31.12.2021

All'Assemblea dei Soci.

Ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del Codice civile il Collegio Sindacale è chiamato a riferire all'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2021 sui risultati dell'esercizio sociale e sull'attività svolta nell'adempimento dei propri doveri, e fare le osservazioni e le proposte in ordine al bilancio e alla sua approvazione ed alle materie di propria competenza.

Si rappresenta che il presente Collegio, nell'attuale composizione, è stato nominato con assemblea dei soci del 28/06/2021 con scadenza fino all'approvazione del bilancio al 31/12/2023 ed è così composto:

Dr. Antonio Sgarbossa – Presidente

Dr.ssa Margherita Bonitatibus – Sindaco effettivo

Dr. Luca Littamè – Sindaco effettivo

Dr.ssa Maria Cristina Moretti – Sindaco Supplente

Dr. Enrico Bandera – Sindaco Supplente

L'incarico per l'attività di revisione legale dei conti, ai sensi dell'art. 2409 bis del codice civile e dell'art. 14 del D. Lgs. n. 39/2010, risulta conferito alla società di revisione KPMG S.p.A. in data 07/04/2021, fino all'approvazione del bilancio che chiuderà al 31/12/2023.

Alla società di revisione spetta la revisione legale del bilancio di esercizio della società, inclusa la verifica della regolare tenuta della contabilità e della corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle scritture contabili inclusa anche la verifica della coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio di esercizio.

Busitalia Veneto SpA è soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

Nell'esercitare la propria attività, il Collegio Sindacale ha operato seguendo dettami e indirizzi del quadro normativo di riferimento e quindi del Codice Civile, di leggi e regolamenti applicabili, quali i Principi di comportamento raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

ATTIVITA' DI VIGILANZA

In particolare il Collegio Sindacale:

- ha vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- ha partecipato, ai sensi dell'art. 2405 del Codice Civile, alle riunioni del Consiglio di Amministrazione ed alle Assemblee dei Soci che si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento e per le quali possiamo ragionevolmente assicurare che le deliberazioni prese sono conformi alla legge ed allo statuto e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- le riunioni si sono svolte tramite piattaforma Teams nel rispetto della normativa c.d. "anticovid" vigente.
- ha ottenuto dagli Amministratori informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società facendo rinvio per maggiori dettagli alla Relazione sulla gestione.

In particolare, si evidenzia che il Collegio è stato prontamente notiziato di tutte le misure di contenimento e prevenzione del *virus* COVID-19 messe in atto dalla Società, in ottemperanza delle prescrizioni succedutesi ed in vigore.

- si è relazionato periodicamente, mediante piattaforma Teams, con i rappresentanti della società di revisione KPMG S.p.A., soggetto incaricato della revisione legale dei conti, per il reciproco e periodico scambio di informazioni, da quanto riferito dalla stessa società non sono emersi dati e/o informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione;
- si è relazionato, mediante piattaforma Teams, con l'Organismo di Vigilanza, il quale ha fatto presente *"che nel corso dell'anno 2021 la vigilanza si è svolta mediante videoconferenze,*

collegamento telefonico”, dalla relazione annuale ricevuta non sono state rilevate situazioni o fatti degni di nota;

- ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull’adeguatezza e funzionamento dell’assetto organizzativo e del sistema amministrativo e contabile della Società, nonché sull’affidabilità di quest’ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l’ottenimento delle necessarie informazioni dagli Amministratori, dai responsabili delle funzioni interessate, dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti anche attraverso l’esame dei documenti aziendali e, a tale riguardo, il Collegio non ha osservazioni particolari da evidenziare;
- non ha riscontrato operazioni atipiche e/o inusuali;
- non è dovuto intervenire per omissioni degli amministratori ai sensi dell’art. 2406 del codice civile;
- non ha ricevute denunce ai sensi dell’art. 2408 del codice civile, né ai sensi dell’art. 2409, comma 1, del codice civile;
- non ha adottato alcun provvedimento ai sensi dell’art. 2409 del codice civile così come indicato al comma 7 dello stesso articolo.

In riferimento alle questioni di maggior rilievo da segnalare si rappresenta in particolare quanto segue:

- la società aderisce al consolidato fiscale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, per il triennio 2019 – 2021, ai sensi dell’art. 117 del D.P.R. n. 917/86;
- in data 28/06/2021 è stato rinnovato l’intero Consiglio di amministrazione nelle persone di:
Dr.ssa Sabrina Lai - Presidente del Consiglio di Amministrazione
Ing. Antonio Barbarino – Amministratore Delegato
Ing. Stefano Pietribiasi – Consigliere
Il Consiglio rimane in carica fino all’approvazione del bilancio d’esercizio che si chiuderà al 21/12/2023.
- In data 13/09/2021 ha preso avvio l’esecuzione del Contratto di servizio per l’affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico e tranviario urbano ed extraurbano del bacino territoriale della provincia di Padova, sottoscritto il 04/12/2020 con Provincia e Comune di Padova e di durata pari a 9 anni.

Risulta essere ancora in corso, in prorogatio, il servizio urbano ed extraurbano per la provincia di Rovigo.

- In data 06/10/2021 è stato nominato institore la Dr.ssa Patrizia Tessitore che rimane in carica fino a revoca.
- In data 1 marzo 2022, è stato pubblicato il D.L. n. 228/2021 come convertito con modifiche dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15 in tema di sospensione delle perdite ex art.6 del D.L. 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”, pari ai cinque esercizi successivi, comporta che le perdite maturate nel corso del 2021 non concorrano alla determinazione del patrimonio netto.

- in relazione al propagarsi dell’emergenza epidemiologica, lo stato ha destinato alle società di TPL contributi pubblici, con un susseguirsi di norme, di cui la società è risultata destinataria così come riportato nella relazione finanziaria che hanno consentito alla stessa di compensare parzialmente i mancati ricavi da mercato.

I Sindaci, inoltre, rilevano che:

- gli Amministratori nella propria relazione hanno rappresentato i fattori di rischio a cui può essere esposta la Società riconducibili al settore in cui opera la stessa e precisamente:
 - a) *fattori connessi alla specificità del business, caratterizzato da processi che necessitano di costante attenzione agli aspetti di sicurezza, ambiente e simili*, per cui la società è impegnata a ricondurre ad unità le modalità operative da applicare a tutti i contesti di *business* nella quale opera, secondo i principi e le logiche del “Sistema di gestione” adottato dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane;
 - b) *fattori strategico/operativi, connessi all’incidenza sul risultato economico /patrimoniale della Società di fenomeni esogeni*, per cui la società è fortemente impegnata ad incrementare il proprio grado di controllo e monitoraggio sui più rilevanti processi aziendali.

Inoltre, per quanto riguarda possibili fattori di rischio connessi agli aspetti più propriamente finanziari, la Società non ha fatto ricorso all’uso di strumenti finanziari che possano condurla a rischi di esposizione verso i creditori o il sistema bancario;

- relativamente ai rischi legati alla diffusione di malattie infettive, gli Amministratori hanno evidenziato che la diffusione su scala globale di emergenze epidemiologiche o pandemiche, attualmente legate alla diffusione del “COVID-19, c.d. Coronavirus” – variante Omicron, può determinare 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 della fornitura, con impatti negativi sui risultati della società.

La società si è dotata di processi e procedure che supportano l’identificazione, la gestione e il monitoraggio degli eventi con impatti significativi sulle risorse e sul business dell’impresa al fine di massimizzare la tempestività e l’efficacia delle azioni intraprese;

- nel corso dell’attività di vigilanza ed all’esito delle verifiche effettuate, non sono emerse omissioni, fatti censurabili o irregolarità significative tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

BILANCIO DI ESERCIZIO

Il Collegio Sindacale ha esaminato il progetto di bilancio relativo all’esercizio chiuso al 31/12/2021 (Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2021) - costituito dalla Situazione Patrimoniale- Finanziaria, dal Conto Economico, Conto Economico Complessivo, dal prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto, dal Rendiconto finanziario, dalle Note al Bilancio e dalla Relazione sulla gestione.

Detto documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta dell’8 marzo 2021.

Il bilancio al 31/12/2021 di BUSITALIA VENETO S.p.A. chiude con un perdita netta di Euro **9.367.390**.

Tale perdita riduce il patrimonio netto a 12.631.869 euro, quindi ad un ammontare inferiore di oltre un terzo rispetto al capitale sociale, integrando così la fattispecie di cui all’art. 2446 del Codice Civile.

Il bilancio relativo all’esercizio 2021, come riportato nelle note al bilancio, 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.

Nelle Note di Bilancio sono indicati i principi contabili e i criteri di valutazione adottati.

Compete alla società KPMG SpA, incaricata della revisione legale dei conti, esprimere il giudizio sul bilancio ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39.

Abbiamo preso atto che la relazione emessa dalla società di revisione in data 14 marzo 2021, riporta il giudizio sul bilancio di esercizio al 31.12.2021 senza rilievi, attestando che *“la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Busitalia Veneto S.p.A. al 31 dicembre 2021 ed è redatta in conformità alle norme di legge”*.

Per quanto attiene il procedimento di valutazione dei fattori di rischio, ai fini di un eventuale stanziamento in bilancio di Fondi Rischi collegati ai contenziosi, si rileva che la Società, nella propria valutazione, si è avvalsa anche di opportuni pareri legali, a cui si rimanda nella nota integrativa.

Con riferimento alle operazioni “con parti correlate”, il Collegio ha verificato l'adeguatezza delle informazioni contenute nella Relazione sulla Gestione. Come precisato dagli Amministratori nelle Note di Bilancio, le parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali (IAS 24) e le relative operazioni poste in essere – *per il dettaglio delle quali si rinvia a quanto descritto nelle citate Note* – sono regolate a normali condizioni di mercato.

Non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data a tale documento, accertandone la sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non abbiamo particolari osservazioni da riferire.

Abbiamo altresì verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della relazione sulla gestione ed anche a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori non hanno derogato alle norme di legge in tema di redazione del bilancio ai sensi dell'art. 2423, quarto comma, del Codice Civile.

Abbiamo, inoltre, verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui siamo a conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo.

Il Collegio sindacale, in considerazione di quanto sopra evidenziato e preso atto altresì delle risultanze dell'attività svolta dal soggetto incaricato della relazione legale, contenute nella relazione da questo emessa ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, non rileva motivi ostativi all'approvazione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31.12.2021, così come redatto dagli Amministratori e alla relativa proposta

di sterilizzazione della perdita dell'esercizio conseguita, anche alla luce del D.L. n. 228/2021 convertito in Legge n. 15/2022.

IL COLLEGIO SINDACALE

Il Presidente

Dr. Antonio Sgarbossa




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

*Agli Azionisti della
Busitalia Veneto S.p.A.*

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Busitalia Veneto S.p.A. (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 Veneto S.p.A. 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 Veneto S.p.A. 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

La Società chiude l'esercizio al 31 dicembre 2021 con una perdita di €9.367.390 ed un patrimonio netto di €12.631.869, trovandosi nella fattispecie prevista dall'art. 2446 del Codice Civile. Richiamiamo l'attenzione su quanto descritto dagli Amministratori nella

nota esplicativa n. 43 "Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio" con riferimento all'adozione dei provvedimenti di cui all'art. 2446 del Codice Civile, anche ai sensi dell'art. 6 del DL n. 23/2020 che, in alternativa alla diminuzione della perdita a meno di un terzo entro l'esercizio successivo, prevede che tale misura possa essere rinviata fino all'Assemblea che approva il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2026.

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 Veneto S.p.A. non si estende a tali dati.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Busitalia Veneto S.p.A. 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 Veneto S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Busitalia Veneto S.p.A. al 31 dicembre 2021, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.



Busitalia Veneto S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

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 Veneto S.p.A. al 31 dicembre 2021 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Busitalia Veneto S.p.A. 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, 14 marzo 2022

KPMG S.p.A.


Riccardo Cecchi
Socio

