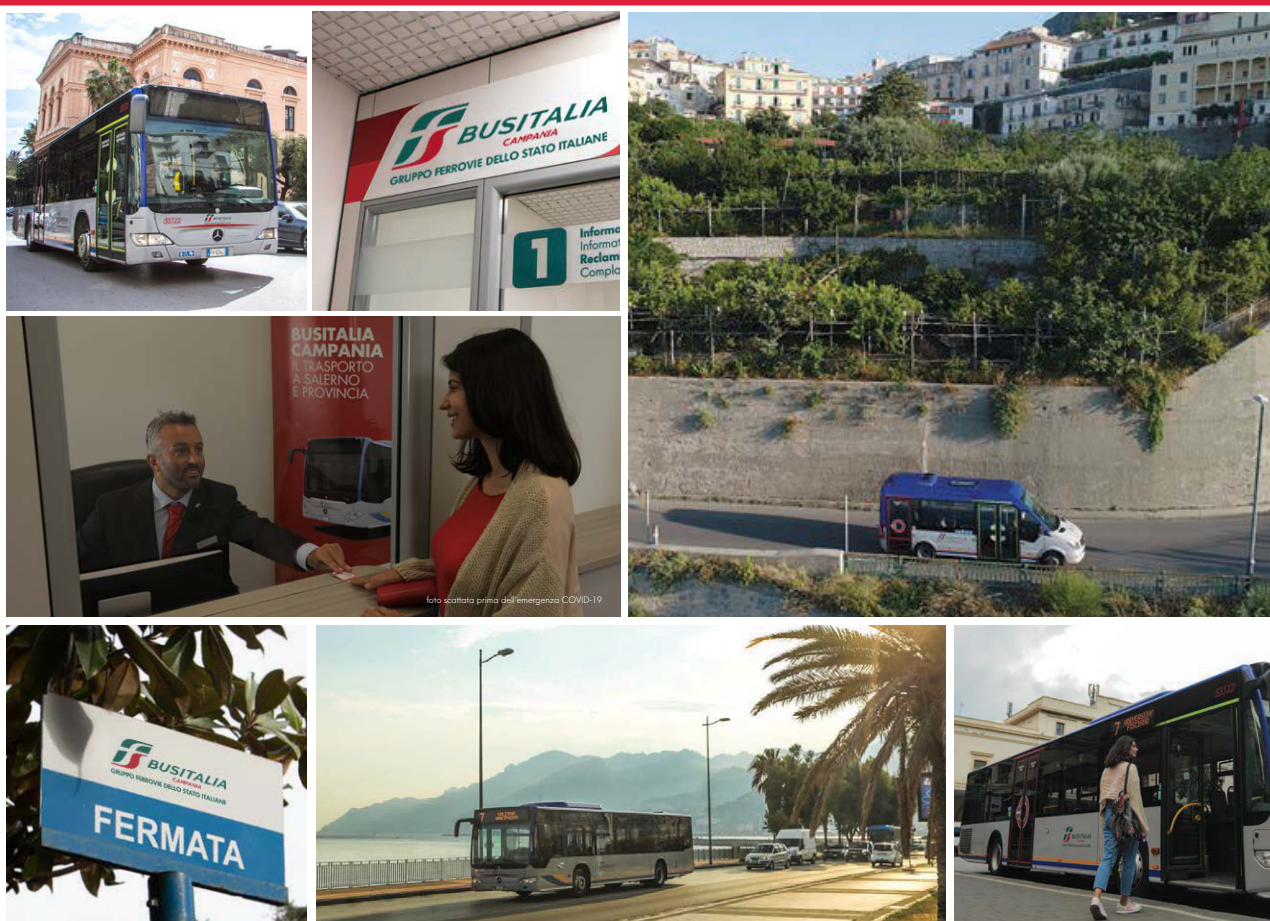


MUOVIAMO IL PAESE VERSO IL FUTURO

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2020



Busitalia Campania S.p.A.
RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2020

BUSITALIA CAMPANIA S.p.A.

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

Capitale Sociale: euro 5.900.000 interamente versato

Sede Legale: Via Santi Martiri Salernitani snc – 84123 Salerno

Codice Fiscale e Registro delle Imprese: 06667530486

R.E.A.: Salerno - 453942

Partita IVA: 06667530486

MISSIONE DELLA SOCIETA'

BUSITALIA CAMPANIA 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 Campania, 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, che la Società gestisce attraverso proprie sedi.

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

La Società può contare sull'esperienza acquisita e consolidata dall'azienda CSTP, dalla quale la stessa ha acquisito il ramo d'azienda che svolge servizi nel bacino di Salerno.

ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione:

Presidente	Sergio Paglicci
Amministratore Delegato	Antonio Barbarino
Consigliere	Sabrina Lai

Collegio Sindacale:

Presidente	Alberto Corbello
Sindaco effettivo	Giuseppina Saulino
Sindaco effettivo	Mario Carfora
Sindaco supplente	Federico Ragnini
Sindaco supplente	Simona Passarelli

Società di Revisione:

KPMG S.p.A.

INDICE

Relazione sulla gestione

Legenda e glossario	9
Emergenza COVID-19	11
Principali risultati raggiunti nel 2020	18
Principali eventi dell'esercizio	19
Risorse umane	20
Sicurezza e Prevenzione sui Luoghi di lavoro	26
Ambiente	26
Clienti	27
Quadro macroeconomico	29
Andamento dei mercati di riferimento	32
Scenario competitivo	33
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria	34
Fattori di rischio	40
Investimenti	41
Attività di ricerca e sviluppo	42
Andamento economico delle società controllate	42
Azioni proprie	42
Rapporti con parti correlate	42
Procedimenti e contenziosi	43
Altre informazioni	43
Evoluzione prevedibile della gestione	45

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020

Prospetti contabili

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria	50
Conto Economico	51
Prospetto di Conto Economico complessivo	52
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	53
Rendiconto Finanziario	54

Note al Bilancio

1: Premessa	55
2: Criteri di redazione del bilancio	55

3: Principali principi contabili applicati	56
4: Gestione dei rischi finanziari	71
5: Immobili, impianti e macchinari	79
6: Attività Immateriali	80
7: Partecipazioni	81
8: Attività finanziarie non correnti e correnti	82
9: Altre attività non correnti e correnti	82
10: Rimanenze	83
11: Crediti commerciali non correnti e correnti	83
12: Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	84
13: Crediti tributari	85
14: Patrimonio netto	85
15: Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine	85
16: Fondi rischi ed oneri	87
17: Debiti commerciali non correnti e correnti	87
18: Altre passività non correnti e correnti	88
19: Passività finanziarie non correnti e correnti	88
20: Ricavi delle vendite e delle prestazioni	89
21: Altri proventi	91
22: Costo del personale	92
23: Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	93
24: Costi per servizi	93
25: Costi per godimento beni di terzi	94
26: Altri costi operativi	95
27: Ammortamenti	95
28: Proventi finanziari	95
29: Oneri finanziari	96
30: Imposte sul reddito	96
31: Passività ed attività potenziali	97
32: Compenso alla Società di Revisione	98
33: Compensi ad Amministratori e Sindaci	98
34: Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	99
35: Parti correlate	100
36: Garanzie e impegni	101
37: Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio	102
38: Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio	103



01

RELAZIONE SULLA GESTIONE

LEGENDA E GLOSSARIO

Di seguito i criteri utilizzati per la determinazione degli indicatori alternativi di *performance* di uso più ricorrente nell'ambito della presente relazione sulla gestione, rispetto a quelli risultanti dagli schemi di bilancio e che il *management* ritiene 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. E' 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:

- **TPL:** Acronimo utilizzato per "Trasporto Pubblico Locale".
- **Contratti di servizio:** Contratto attraverso 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.
- **Load factor:** esprime il cosiddetto fattore di riempimento, quindi misura la saturazione della offerta commerciale: quanto quel posto è stato occupato in una relazione.
- **Bus km:** numero di eventi bus per i km di percorrenza.
- **Viaggiatori km:** numero di viaggiatori moltiplicato per i km.



EMERGENZA COVID-19

In conseguenza dell'eccezionale situazione sanitaria, socio-ambientale ed economica che il nostro Paese ha dovuto affrontare e sta tuttora affrontando a seguito della diffusione, su scala mondiale, del virus COVID-19 ("Coronavirus"), l'esercizio 2020, a partire dalla seconda metà di marzo, ha visto susseguirsi vari DPCM ed ordinanze regionali, che hanno previsto una serie di misure volte a contenere il contagio, tra le quali, in particolare, la riduzione della mobilità ed il distanziamento sociale.

L'Azienda ha dovuto quindi necessariamente rivedere, in modalità d'urgenza, l'intera gestione operativa, organizzativa, economica e finanziaria, a seguito della rimodulazione dei servizi in allineamento alle disposizioni nazionali e regionali.

Tali azioni, hanno comportato l'elaborazione ed implementazione di un complesso piano di intervento volto, in primo luogo, ad implementare tutte le misure necessarie in linea con le raccomandazioni dell'OMS e delle autorità nazionali, per preservare la salute dei propri clienti e dipendenti e supportare la prevenzione del contagio nelle proprie sedi amministrative ed operative. Tale piano ha poi comportato fin dall'inizio della fase pandemica la rimodulazione dei servizi in conseguenza delle restrizioni nazionali e regionali imposte con conseguente gestione in emergenza dell'esubero di personale; ed in conseguenza di tali limitazioni l'Azienda ha lavorato per cercare comprimere - ove possibile - i costi variabili e monitorare costantemente i fabbisogni finanziari drasticamente impattati in conseguenza del crollo dei ricavi da traffico.

L'azienda, quindi, ha prontamente adottato una serie di misure per ridurre potenziali situazioni di contagio da coronavirus.

Sono state rafforzate le misure a tutela della salute dei lavoratori nei luoghi di lavoro, compresi i mezzi, è stato messo in atto un piano straordinario di ferie per il personale non indispensabile al servizio ed è stato intensificato per il personale di staff il lavoro in modalità smart-working. Sono state avviate e concluse, con il supporto dell'Associazione di categoria, le pratiche per attivare il fondo bilaterale di sostegno alle imprese.

Con l'acuirsi della crisi pandemica le misure sono state progressivamente adeguate ed ulteriori misure sono state prese, per proteggere il personale ed i passeggeri, in accordo con le indicazioni della Task force di Gruppo all'uopo costituita, ed adempiendo alle numerose disposizioni nazionali, regionali e degli Enti Locali di riferimento.

Per quanto riguarda la prevenzione del contagio, le principali misure riguardano l'intensificazione della sanificazione e la pulizia dei mezzi e dei luoghi di lavoro; l'adozione di misure per la protezione del posto di guida sui mezzi (anche inibendo l'utilizzo della porta anteriore dei mezzi, impedendo l'utilizzo degli spazi prossimi alla postazione di guida); è stato inoltre attuato un ampio piano di ricorso allo smart working (grazie all'assegnazione delle necessarie attrezzature informatiche) che ha interessato tutto il personale la cui presenza fisica nei luoghi di lavoro non fosse strettamente necessaria; sono state adottate procedure per regolare, in accordo con le disposizioni sanitarie, la presenza del residuo personale in azienda e le modalità di incontro col personale dei fornitori.

Il Coronavirus e le conseguenti misure di contrasto alla diffusione dei contagi hanno comportato e stanno comportando, una drastica riduzione della mobilità. Nella fase di progressiva ripresa si ritiene che la domanda di mobilità pubblica resterà inferiore ai livelli precedenti alla pandemia e che il ritorno alla normalità sarà graduale e vincolato ai tempi di somministrazione del vaccino e di cure certe.

L'impatto della minore domanda di mobilità unitamente a vari costi straordinari quali, ad esempio, quelli di riorganizzazione del servizio, sanificazione, modifica dei layout di bordo, hanno comportato e comporteranno una situazione di crisi economica e finanziaria che interessa tutti gli operatori del settore.

In quest'ottica il volume della produzione è stato fortemente ridotto nella prima fase della pandemia, adeguandolo alla teorica domanda residuale e continuando a garantire, nonostante la difficile situazione, grazie allo sforzo di tutto il personale, i servizi richiesti dagli Enti affidanti. La riduzione dei servizi, oltre ad un piano di intervento sui costi variabili ha permesso una generale riduzione di tutte le attività aziendali, per trasformare il minor fabbisogno di persone in un effettivo risparmio economico è stato quindi programmato e implementato un piano di assoluta straordinarietà di smaltimento delle ferie pregresse che ha interessato tutto il personale, dagli autisti agli impiegati fino ai dirigenti. L'azienda, d'intesa con le organizzazioni sindacali, ha anche aderito al fondo bilaterale di sostegno alle imprese lasciando al personale che, dopo lo smaltimento delle ferie pregresse e stante la ridotta produzione, fosse stato collocato, a rotazione, in prestazione giornaliera non richiesta, la scelta di optare per il fondo o per l'utilizzo delle ferie dell'anno.

La capacità dei mezzi per effetto delle disposizioni di legge, al fine di garantire il distanziamento, è risultata fortemente ridotta (-50%) e pertanto, anche in presenza di domanda ridimensionata, si è posto il tema di adeguare i servizi soprattutto alla riapertura delle scuole, con tutte le difficoltà dovute al fatto che gli organi preposti non sono riusciti ad assicurare una diluizione della domanda sull'intero arco della giornata (scaglionamento orari di aperture e chiusure di scuole, uffici pubblici e ove possibile aziende), evitando i picchi che caratterizzavano la mobilità prima del virus.

Maggiori informazioni sulle azioni intraprese e sugli impatti conseguenti all'emergenza pandemica sono dettagliate nelle varie sezioni di riferimento all'interno della presente Relazione Finanziaria.

Al fine di fronteggiare tale situazione, sia a livello nazionale che europeo, vi sono stati numerosi interventi legislativi. Di seguito si evidenziano gli interventi più significativi rilevanti per la Società.

Si precisa che gli interventi normativi "ordinari" sono illustrati nell'apposita sezione "Aspetti Normativi e Regolamentari".

INTERVENTI NORMATIVI EMERGENZA CORONAVIRUS

Misure di contrasto ai contagi

Il segmento del Trasporto Pubblico Locale è stato ritenuto di rilievo essenziale ai fini del contenimento dei contagi. Le misure, adottate mediante DPCM susseguite a ritmo serrato nelle prime settimane dell'emergenza, e successivamente a cadenza circa mensile, hanno introdotto obblighi e divieti per le aziende di trasporto e per i passeggeri.

Già con l'istituzione delle prime "zone rosse" locali a fine febbraio 2020, è stata disposta la sospensione di tutti i servizi di trasporto di merci e di persone, terrestri, ferroviario, nelle acque interne e nel TPL.

La veloce progressione dell'epidemia ha portato all'istituzione della quarantena nazionale con il DPCM 9 marzo 2020, con estensione a tutto il territorio italiano delle misure già adottate a livello locale e regionale (limitazioni alla mobilità personale, chiusura di scuole e università, facilitazioni per il c.d. "lavoro agile", forti restrizioni e/o chiusure di attività produttive, culturali e sociali).

Con i DPCM emanati nel mese di marzo 2020, è stato assegnato ai Presidenti di Regione il compito di disporre la programmazione dei servizi di TPL, anche non di linea, "finalizzata alla riduzione e alla soppressione dei servizi [...] sulla base delle effettive esigenze e al solo fine di assicurare i servizi minimi essenziali". Si è inoltre imposto alle aziende di trasporto pubblico di adottare "interventi straordinari di sanificazione dei mezzi".

I DPCM emanati nel mese di aprile 2020, oltre a prorogare e ribadire le misure già previste, hanno affiancato il principio di "modulazione" a quelli di riduzione e soppressione dei servizi di TPL, secondo il quale questi ultimi devono comunque essere organizzati "in modo tale da evitare il sovraffollamento dei mezzi di trasporto nelle fasce orarie della giornata in cui si registra la maggiore presenza di utenti".

Con il DPCM 26 aprile 2020, è stato introdotto sul territorio nazionale l'obbligo di usare protezioni delle vie respiratorie in tutti i luoghi chiusi accessibili al pubblico, inclusi i mezzi di trasporto.

E' stato inoltre emesso il "Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel settore del trasporto e della logistica" e le "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19".

I due documenti riepilogano, le misure di contrasto al virus relative ai servizi di trasporto e hanno in particolare introdotto per il TPL i seguenti obblighi:

- installare dispenser di soluzioni disinfettanti ad uso dei passeggeri;
- igienizzare e disinfettare i mezzi e i locali almeno una volta al giorno, e sanificarli "in relazione alle specifiche realtà aziendali";
- separare il posto di guida con distanziamenti, consentendo la salita e la discesa dalle porte centrali e posteriori, con idonei tempi di attesa al fine di evitare contatto tra i passeggeri in entrata ed in uscita;
- sospendere, "previa autorizzazione dell'Agenzia per la mobilità territoriale competente e degli Enti titolari", la vendita e il controllo dei titoli di viaggio a bordo, anche da parte degli autisti;
- incentivare la vendita di biglietti con sistemi telematici.

È stato poi introdotto l'obbligo di fissare per i veicoli impiegati sui servizi "un numero massimo di passeggeri, in modo da consentire il rispetto della distanza di un metro tra gli stessi, contrassegnando con marker i posti che non possono essere occupati"; tale misura è stata poi ripresa e approfondita dai DPCM successivi.

Con il DPCM 17 maggio 2020, sono state previste le prime deroghe al distanziamento, in caso di "verticalizzazione delle sedute" (ossia escludendo il posizionamento faccia a faccia) e di installazione sui mezzi, dopo adeguata sperimentazione, di "separazioni removibili tipo plexiglass o altro materiale idoneo tra i sedili che non comportino modifiche strutturali sulle disposizioni inerenti la sicurezza".

Con il DPCM 11 giugno 2020, confermato dal successivo DPCM 14 luglio 2020, viene specificato per la prima volta il coefficiente massimo di riempimento dei mezzi, pari "al 60% dei posti consentiti dalla carta di circolazione dei mezzi stessi, tenendo conto sia dei posti a sedere che dei posti in piedi".

Sempre nel mese di luglio, con l'art. 200, comma 8, del Decreto c.d. "Rilancio", è prevista la possibilità di utilizzare fino al 30 giugno 2021 il Fondo Nazionale per il rinnovo del parco, entro il 5% delle risorse, per l'attrezzaggio dei veicoli, finalizzato a contenere i rischi epidemiologici per i passeggeri ed il personale viaggiante.

A tal fine, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito, 'MIT') si è impegnato a promuovere sperimentazioni finalizzate "ad incrementare l'indice di riempimento dei mezzi di trasporto, garantendo la sicurezza dei passeggeri e del personale viaggiante".

Nel DPCM 7 agosto 2020, sono inserite nuove "Linee guida per il trasporto scolastico dedicato". A differenza del TPL, è consentito viaggiare a capienza massima "nel caso in cui la permanenza degli alunni nel mezzo nella predetta modalità di riempimento non sia superiore ai 15 minuti".

Il DPCM 7 settembre 2020, adottato in vista della ripresa dell'anno scolastico, introduce il concetto di "servizi di trasporto aggiuntivi" necessari per garantire il trasporto degli studenti e degli altri passeggeri nelle ore a maggior carico previsto. Il coefficiente di riempimento massimo viene elevato dal 60% all'80% della capienza del veicolo, "prevedendo una maggiore riduzione dei posti in piedi rispetto a quelli seduti".

Con il DPCM 24 ottobre 2020, si avvia la gestione della "seconda ondata" dell'emergenza. Si raccomanda infatti a tutti "di non spostarsi, con mezzi di trasporto pubblici o privati, salvo che per esigenze lavorative, di studio, per motivi di salute, per situazioni di necessità o per svolgere attività o usufruire di servizi non sospesi".

Con il DPCM 3 novembre 2020, è disposta a livello nazionale la limitazione degli spostamenti in orario notturno ed è introdotto il sistema di classificazione "a tre colori" per le regioni italiane (giallo-arancione-rosso), cui corrispondono restrizioni crescenti, ed è imposta la didattica a distanza per le scuole superiori. Il coefficiente di riempimento massimo per il TPL (ma non per il trasporto scolastico dedicato) si abbassa infatti dall'80% al 50%..

Infine, con il DPCM 3 dicembre 2020, in previsione della riapertura delle scuole superiori, "è istituito un tavolo di coordinamento, presieduto dal Prefetto, per la definizione del più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, in funzione della disponibilità di mezzi di trasporto a tal fine utilizzabili".

La Legge n. 178/2020, all'art. 1, comma 818, ha inoltre previsto, fino alla cessazione dell'emergenza, la facoltà di assegnare a vari soggetti (fra cui ausiliari della sosta e verificatori del TPL), senza oneri per la finanza pubblica, le funzioni di controllo e accertamento "delle modalità di utilizzazione del TPL come disciplinate dalle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19".

A seguito del D.L. n. 125/2020 e del D.L. n. 2/2021, il termine dello stato di emergenza legato all'epidemia di COVID-19, più volte prorogato a partire dall'inizio dell'emergenza stessa, è fissato al 30 aprile 2021.

Misure di sostegno al settore

DL 18 del 17.03.2020 (c.d. Cura Italia) convertito con modificazioni dalla Legge n. 27 del 24 aprile 2020 (G.U. 29/04/2020, n.110)

Nell'ambito delle Disposizioni in materia di TPL, l'art. 92 comma 4 bis e 4 ter del DL 18/2020 stabilisce che al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus sui gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di trasporto scolastico, non possono essere applicate dai committenti dei predetti servizi, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, né sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020.

Tale decreto è stato poi recepito nella Delibera Regionale numero 161 del 31/03/2020, numero 216 del 05/05/2020 e numero 414 del 03/08/2020 con la quale la Regione Campania "in ragione della eccezionale emergenza epidemiologica da COVID 19 sul territorio regionale e delle misure straordinarie di contenimento del rischio di contagio adottate con le ordinanze contingibili e urgenti del Presidente della Giunta Regionale della Campania, al fine di garantire la continuità dei servizi essenziali di Trasporto Pubblico Locale ed assicurare alle aziende esercenti la costanza dei flussi finanziari atta a consentirne la necessaria funzionalità, ha provveduto alla erogazione a titolo di anticipazione delle mensilità da marzo a luglio 2020 e delle mensilità di novembre e dicembre 2020 in misura pari a quanto alle stesse corrisposto nei medesimi mesi dell'annualità 2019; e provvederà, in sede di conguaglio, ogni successiva verifica con le aziende esercenti volta a valutare gli effetti prodotti sulle reciproche prestazioni a causa dell'emergenza determinatasi, nel rispetto dell'equilibrio economico finanziario del contratto, richiesto dal regolamento UE n. 1370/2007".

Fondo "mancati ricavi TPL"

Il Decreto c.d. "Rilancio", all'art. 200, comma 1, ha istituito un fondo presso il MIT con una dotazione di 500 milioni di euro per l'anno 2020, 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 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio".

Il Fondo è destinato anche alla copertura dei rimborsi dei titoli di viaggio nel periodo di quarantena nazionale disposti ai sensi dell'art. 215 del medesimo decreto Rilancio.

Da parte del MIT, dovrà essere emanato un decreto atto a stabilire i criteri e le modalità di riconoscimento della compensazione che, al fine di evitare sovracompenzazioni, dovrebbero tenere conto "dei costi cessanti, dei minori costi di esercizio derivanti dagli ammortizzatori sociali applicati in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, dei costi aggiuntivi sostenuti in conseguenza della medesima emergenza".

Con il Decreto del Ministro dei Trasporti n. 340 dell'11 agosto 2020 è stato medio tempore disposto il riparto di un'anticipazione di 412 milioni di euro, calcolata a partire dei dati sui proventi da titoli di viaggio 2018 forniti dalle aziende all'Osservatorio Nazionale sulle Politiche del TPL.

Per la definizione finale della compensazione, i beneficiari dovranno inviare al medesimo Osservatorio, entro il 31 luglio 2021, i dati certificati "come risultanti dai dati delle contabilità separate sui costi e ricavi relativi alle attività svolte in regime di servizio pubblico [...] sulla base dei bilanci di esercizio 2018, 2019 e 2020", pena l'esclusione dall'assegnazione del contributo e l'obbligo per gli stessi di restituire l'anticipazione assegnata.

Integrazioni successive al Fondo

Il Decreto c.d. "Agosto", all'art. 44, ha disposto l'incremento della dotazione del Fondo "mancati ricavi" per 400 milioni di euro per l'anno 2020, di cui 300 milioni utilizzabili per il finanziamento di servizi aggiuntivi necessari "per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento" di cui alle Linee guida allegate ai DPCM via via susseguite.

In funzione del coefficiente di riempimento massimo vigente in sede di conversione del Decreto (80%), la possibilità di finanziare servizi aggiuntivi è prevista ove "i predetti servizi nel periodo precedente alla diffusione del COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore all'80 per cento della capacità".

Ciascuna Regione e Provincia autonoma è stata autorizzata ad attivare servizi aggiuntivi "nei limiti del 50% delle risorse ad essa attribuibili" utilizzando le percentuali previste per il riparto dell'anticipazione del Fondo "mancati ricavi", rinviando ad un'intesa in sede di Conferenza Unificata la definizione di criteri e delle quote di riparto dell'intera somma disponibile (300 milioni di euro).

La Legge n. 176/2020, all'art. 22-ter, ha disposto un ulteriore incremento della dotazione del Fondo per 390 milioni di euro, di cui 190 milioni utilizzabili per il finanziamento di servizi aggiuntivi analoghi a quelli sopra menzionati, laddove questi abbiano avuto un riempimento superiore a quello previsto dal DPCM in vigore all'atto dell'emanazione del decreto di riparto.

Per i servizi aggiuntivi, Regioni e Comuni, nei limiti di 90 milioni di euro, possono anche ricorrere, mediante apposita convenzione ed imponendo obblighi di servizio, a operatori economici esercenti il servizio di noleggio di autobus con conducente, nonché ai titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.

Il decreto di riparto relativo ai servizi aggiuntivi dovrà essere concordato in sede di Conferenza Unificata, sulla base dei criteri definiti dal Decreto del MIT n. 340 dell'11 agosto 2020 (riparto dell'anticipazione della prima tranche del Fondo "mancati ricavi").

La Legge n. 178/2020, all'art. 1, comma 8, ha infine previsto l'istituzione di un fondo pari a 200 milioni di euro, interamente destinati al finanziamento di servizi aggiuntivi, anche ricorrendo ai soggetti di cui all'art. 22-ter della L. 176/2020 e ripartiti sulla base dei criteri stabiliti dal decreto di cui all'art. 44 del Decreto "Agosto".

Altre misure di supporto per il TPL

Il comma 4-bis dell'art. 92 del Decreto c.d. "Cura Italia" ha 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, in ragione del perdurare dell'emergenza, è stata prorogata "fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica e, comunque, non oltre il 30 aprile 2021" dal Decreto "Milleproroghe 2021".

Il comma 4-ter dell'art. 92 del medesimo Decreto, 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".

I commi da 4 a 6 dell'art. 200 del Decreto Rilancio contengono norme dirette a rendere più agevoli nel 2020 i trasferimenti dallo Stato alle aziende di trasporto (per il tramite di Regioni ed enti affidanti) delle risorse destinate al finanziamento dei servizi minimi del TPL, in assenza delle penalità eventualmente previste. Tale ultima disposizione è stata prorogata a tutto il 2021 con il decreto Milleproroghe.

Le disposizioni di cui sopra, sono state successivamente recepite dalla Regione Campania con Delibera Regionale numero 161 del 31/03/2020, numero 216 del 05/05/2020 e numero 414 del 03/08/2020. Si rinvia per maggiori informazioni alla sezione di Andamento Economico e Finanziario della Presente Relazione sulla Gestione.

Rimborso dei titoli di viaggio

L'art. 215 del Decreto Rilancio ha previsto, in caso di mancato utilizzo, anche parziale, di titoli di viaggio TPL, a causa delle misure di contrasto al COVID-19, il rimborso del titolo stesso, mediante emissione di un voucher di importo pari al titolo non fruito, oppure il prolungamento della durata dell'abbonamento per un periodo corrispondente a quello durante il quale non ne è stato possibile l'utilizzo.

Per ottenere il rimborso, è stato previsto l'invio da parte degli aventi diritto di una richiesta contenente la documentazione comprovante il possesso di un titolo di viaggio in corso di validità durante il periodo di efficacia delle misure anti-COVID-19 e una autocertificazione con la quale si dichiara l'impossibilità di utilizzo del medesimo titolo in conseguenza delle suddette misure.

Come noto, l'emergenza sanitaria ha determinato impatti significativi sull'andamento economico e finanziario dell'esercizio 2020 di Busitalia Campania. Tali impatti, inclusi nel conto economico al 31 dicembre 2020, sono ampiamente commentati nelle varie sezioni del Bilancio 2020.

Di seguito i risultati raggiunti nel 2020 espressi per indici

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2020

ROE	RN/MP*	2,55%
ROI	EBIT/CI*	2,75%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	1,00%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	6,31%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	2,76
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	1,08

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

I principali eventi dell'esercizio sono stati legati alla gestione straordinaria del business in conseguenza della pandemia da coronavirus. Tutti gli impatti e le azioni svolte sono dettagliati nelle varie sezioni di riferimento all'interno del presente documento. Si fornisce pertanto nella presente sezione un aggiornamento sulla gara per la concessione del servizio TPL su gomma nella Regione Campania.

GARE PER LA CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL) SU GOMMA NELLA REGIONE CAMPANIA

Si segnala che con Deliberazione della Giunta (DGR) n. 793 del 19 dicembre 2017, la Regione Campania ha dettato gli indirizzi in materia di servizi minimi TPL su gomma di interesse regionale in vista dell'attivazione della procedura di gara in esame per la concessione dei predetti servizi. La concessione è finanziata con le risorse trasferite dallo Stato a valere sul Fondo Nazionale Trasporti nonché con fondi regionali.

Con la medesima DGR, la Regione ha attribuito alla Direzione Generale per la Mobilità il compito di definire i contenuti essenziali dei documenti di gara e la successiva sottoscrizione dei contratti di servizio e, ai sensi dell'art. 27 del D.L. 50/2017, ha stabilito di avvalersi dell'Agenzia Campana Mobilità Infrastrutture e Reti (di seguito "ACaMIR") - ente di diritto pubblico dotato di personalità giuridica pubblica, di autonomia gestionale, amministrativa, contabile e tecnica - quale stazione appaltante per lo svolgimento della procedura di affidamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, oggetto della procedura concorsuale, sino all'aggiudicazione definitiva degli stessi.

La gara ha ad oggetto l'affidamento in concessione dei servizi minimi di Trasporto Pubblico Locale su gomma di interesse regionale per la durata di dieci anni.

I servizi messi a gara saranno regolati da un contratto di concessione di tipo "net cost", in virtù del quale saranno attribuiti al soggetto aggiudicatario i ricavi della vendita dei titoli di viaggio, in aggiunta al corrispettivo erogato dall'Ente affidante. Il soggetto aggiudicatario dovrà, quindi, sostenere - nei limiti ed alle condizioni contenute nella documentazione di gara - oltre al rischio industriale anche il rischio commerciale connesso al conseguimento dei proventi del traffico.

LOTTI

La concessione è suddivisa nei seguenti 4 lotti, con riferimento ai servizi attualmente gestiti dalla Regione e dagli Enti Locali nei diversi contratti di servizio:

Lotto	veicoli-km/anno (mln)	Importo annuale, oltre IVA e/o altre imposte e contributi di legge, e oltre ricavi da traffico
1. Provincia e Comune di Salerno	28,4	€ 57.727.272,73
2. Province e Comuni di Avellino e Benevento	20,6	€ 38.636.363,64
3. Provincia e Comune di Caserta	16,2	€ 31.363.636,36
4. Provincia di Napoli	35,2	€ 95.000.000,00

Dal perimetro di gara restano esclusi i servizi TPL relativi al Comune di Napoli.

È possibile presentare offerta per uno o più lotti e risultare aggiudicatario di uno o più lotti.

L'importo decennale complessivo della concessione, oltre IVA e/o altre imposte e contributi di legge e oltre ricavi da traffico, è di € 2.227.272.727,30 (€ 222.727.272,73 annuale).

Si rammenta che in data 26 gennaio 2018, Busitalia Campania ha provveduto alla formale consegna dell'offerta del bando per la selezione di un partner industriale della Società Autoservizi Irpini S.p.A (AIR) ai fini della partecipazione in ATI alla gara bandita dalla Regione Campania per la concessione del servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL) su Gomma nel bacino di Avellino e Benevento.

In data 29 gennaio 2018, Busitalia Campania ha inoltre provveduto alla formale consegna dell'offerta per la selezione di un partner industriale dell'Ente Autonomo Volturno S.R.L. (EAV) ai fini della partecipazione di una costituenda ATI, nell'ambito della manifestazione di interesse, propedeutica all'assegnazione mediante gara dei servizi di TPL indetta dalla Regione Campania per l'area della città Metropolitana di Napoli.

In entrambe le procedure, Busitalia Campania è risultata aggiudicataria nel corso del primo semestre 2018 e pertanto individuata come partner di AIR e di EAV.

Busitalia Campania, in partnership con operatori locali e, in esito alle citate gare bandite da AIR S.p.A. e EAV S.r.l., con le stesse AIR ed EAV ha partecipato nel 2018 alla manifestazione di interesse e richiesta di qualifica alla procedura di affidamento dei servizi di TPL su alcuni lotti della Regione Campania. ACAMIR che ha bandito la procedura di gara, a fine 2019 ha comunicato a Busitalia Campania e ai suoi partner l'avvenuta qualificazione alla partecipazione alle gare per i lotti su cui si era manifestato interesse. Nel mese di gennaio 2020, la Società e i suoi partner sono stati invitati a presentare un'offerta entro il 27 maggio 2020. Per effetto del protrarsi della pandemia da coronavirus la scadenza per la presentazione delle offerte è stata rinviata al 31 marzo 2021.

Si rammenta, a tal proposito, che le linee guida allegate all'ordinanza n. 41 del 1^o maggio 2020 del Presidente della Regione Campania prevedono espressamente la "possibilità di sospendere, fino al termine delle misure di contenimento del virus, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti di trasporto pubblico locale, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza".

Si segnala che in data 22 febbraio 2021 è pervenuto alla società da ACAMIR, il provvedimento di sospensione per la durata di 12 mesi a decorrere dalla cessazione dello stato di emergenza COVID-19, ad oggi confermato al 30 aprile 2021, della procedura di gara, in forza del DL Cura Italia del 17 marzo 2020 e del DL n.2 e del DL n. 2 del 14.01.2021.

RISORSE UMANE

ORGANICO

Il personale di Busitalia Campania, al 31 dicembre 2020, risulta composto da 489 addetti così ripartiti: 461 operatori di esercizio/operai, 28 impiegati/quadri.

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

DIPENDENTI AL 31.12.2019	516
Entrate	2
Uscite	29
DIPENDENTI AL 31.12.2020	489
<hr/>	
CONSISTENZA MEDIA 2019	503,6
CONSISTENZA MEDIA 2020	500,8

Nell'ambito del Turn Over, nei mesi di febbraio, ottobre e novembre sono stati trasformati a tempo pieno i rapporti di lavoro di n. 21 operatori d'esercizio con contratto di lavoro a tempo parziale.

CONTESTO ORGANIZZATIVO

Nelle fasi emergenziali di gestione della pandemia su tutto il territorio nazionale, la Società ha definito l'azione di contrasto alla diffusione del virus, predisponendo ed attuando tutte le misure necessarie nel rigoroso rispetto delle disposizioni emanate dal Governo, dalle Pubbliche Autorità e dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

Già nella "Fase 1" dell'emergenza coronavirus, a partire dalla fine del mese di febbraio 2020, sono state assunte importanti decisioni, emessi provvedimenti ed adottate misure finalizzate a gestire la situazione di crisi con riferimento a tutti gli ambiti di lavoro aziendali.

Tali interventi hanno riguardato:

- la riorganizzazione delle attività lavorative per minimizzare la presenza negli uffici attraverso la massima diffusione della modalità di lavoro agile;
- il divieto di effettuare trasferte, di svolgere attività di formazione e di tenere riunioni in presenza, se non per casi strettamente necessari alla continuità aziendale;
- la predisposizione di protocolli specifici, ad integrazione di quanto già previsto nei capitolati tecnici di appalto, finalizzati alla pulizia, igienizzazione, disinfezione e sanificazione dei locali di lavoro e dei mezzi in servizio pubblico, prevedendo altresì misure straordinarie per i casi di sospetto contagio;
- la redazione delle azioni da adottare per la gestione dei casi sospetti di COVID-19 a bordo mezzo e negli ambienti di lavoro e per la gestione delle persone sintomatiche in azienda;
- la distribuzione di kit (mascherine, guanti, gel per mani) da utilizzare secondo le indicazioni fornite;
- la diffusione di una costante ed aggiornata informazione verso i lavoratori, sia con specifici comunicati sia mediante l'affissione e la diffusione di opuscoli e locandine sia attraverso l'implementazione del Portale Aziendale della Sicurezza di Busitalia;
- l'informazione circa l'obbligo di rimanere al proprio domicilio in presenza di febbre (oltre 37.5°) o altri sintomi influenzali e di chiamare il proprio medico di famiglia e l'autorità sanitaria;
- l'impegno a rispettare tutte le disposizioni delle Autorità e del Datore di lavoro nel fare accesso in azienda (in particolare, mantenere la distanza di sicurezza, osservare le regole di igiene delle mani e tenere comportamenti corretti sul piano dell'igiene);

- l'impegno a informare tempestivamente e responsabilmente il Datore di lavoro della presenza di qualsiasi sintomo influenzale durante l'espletamento della prestazione lavorativa, avendo cura di rimanere ad adeguata distanza dalle persone presenti.
- la riconfigurazione dei layout dei locali mensa, anche al fine di mantenere il previsto distanziamento sociale;
- la regolamentazione dell'accesso dei fornitori esterni ed il divieto di accesso dei visitatori;
- la definizione, di concerto con il medico competente, circa la prosecuzione della sorveglianza sanitaria, secondo le linee di indirizzo emanate da RFI in data 15/05/2020, nel rispetto delle misure igieniche contenute nelle indicazioni del Ministero della Salute (cd. decalogo) con priorità, in questo periodo, verso le visite preventive, le visite a richiesta e le visite da rientro da malattia. Il differimento, tenuto conto dello scenario epidemiologico e delle esigenze di contenere al massimo la diffusione del contagio, degli accertamenti sanitari periodici ex D. Lgs. 81/2008 per il tempo strettamente limitato al persistere delle misure restrittive adottate a livello nazionale con previsione, alla ripresa dell'attività ordinaria, della programmazione delle visite mediche privilegiando quelle differite;
- la collaborazione del medico competente con il Datore di lavoro ed i Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza, integrando e condividendo tutte le misure di regolamentazione legate al miglioramento della sicurezza del personale e degli ambienti di lavoro nella fase emergenziale da COVID-19;
- il coinvolgimento del Medico Competente alla ripresa dell'attività per l'individuazione dei lavoratori con particolari fragilità anche in relazione all'età. I lavoratori, che ritengano di ritrovarsi in condizioni di particolare fragilità, tramite adeguata informativa, sono sensibilizzati a richiedere al Medico Competente visita medica ex art. 41, al comma 2, lettera c) del D.lgs.81/08 detta anche "Visita su richiesta del lavoratore" corredata di documentazione medica relativa alle patologie;
- la gestione dei lavoratori "fragili" cioè quei lavoratori che, ritenendo di trovarsi in condizioni che possono configurare una maggiore sensibilità al contagio, si rivolgono al proprio medico di medicina generale al fine di ottenere la certificazione spettante quali soggetti a maggior rischio;
- l'istituzione di uno specifico comitato al fine di avviare un confronto diretto e costante con le Rappresentanze sindacali ed i Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza per l'applicazione e la verifica delle regole definite nell'ambito del Protocollo governativo sottoscritto dal Governo con le Parti sociali.

Durante la "Fase 2", la cosiddetta "fase di ripartenza", a partire dal mese di giugno 2020, una fase delicata in cui sono tornate gradualmente alla normalità tutte le attività, è stata richiesta a tutti i lavoratori una maggiore attenzione.

Nell'ottica quindi di mantenere la garanzia di elevati standard di "sicurezza sanitaria" e la salubrità degli ambienti lavorativi, la Società, sulla base delle linee guida di Capogruppo, ha implementato il "Piano Operativo di Prevenzione dal Contagio", contenente una serie di misure stringenti; per garantire il coordinamento e l'implementazione di tutti gli interventi necessari è stato costituito un Gruppo di Lavoro dedicato per il Recovery Plan che è stato redatto ed emesso nel mese di maggio 2020.

Infine, nel mese di novembre 2020, è stato emanato il Protocollo per la gestione dei casi di positività e dei possibili casi sospetti.

GESTIONE DELLE RISORSE UMANE DURANTE L'EMERGENZA DA CORONAVIRUS (COVID-19)

Durante il 2020, a partire dalla seconda metà di marzo, a seguito del susseguirsi dei vari DPCM e delle ordinanze regionali, relative all'emergenza sanitaria da coronavirus (Covid-19), che hanno previsto una serie di misure volte a contenere il contagio, tra le quali, in particolare, la riduzione della mobilità ed il distanziamento sociale, la Società ha dovuto necessariamente ridurre e rimodulare i servizi e gestire il conseguente esubero di personale (prevalentemente viaggiante e di officina), collocandolo in ferie d'ufficio e facendo ricorso all'assegno ordinario del Fondo bilaterale di solidarietà.

Per il personale impiegatizio e per i lavoratori fragili, ove possibile, ai fini della prevenzione dal contagio da coronavirus è stato utilizzato dal 16/03/2020 lo strumento dello smart working, in applicazione del DPCM del 04/03/2020, come confermato dai successivi decreti legge e da ultimo dal Decreto Legge 125/2020.

Sempre allo scopo di ridurre i contagi e di prevenire la diffusione del virus COVID-19 è stato elaborato un Recovery plan aziendale nel quale sono state previste una serie di misure e di azioni specifiche tra le quali l'istituzione di un Comitato COVID, composto da due referenti aziendali (RSPP e Responsabile Gestione del personale), i RLS e un rappresentante di ciascuna sigla sindacale presente in Azienda, nell'ambito del quale le parti si sono confrontate sulle svariate problematiche connesse all'emergenza sanitaria.

Da ottobre 2020, inoltre, è stata data applicazione al Protocollo per la gestione dei casi aziendali di positività al virus e dei possibili casi con la finalità di contrastare la diffusione del virus e garantire in sicurezza la continuità delle attività operative aziendali e tra le varie attività previste sono state incluse anche le visite mediche per il rientro in servizio dei lavoratori risultati positivi al COVID-19 finalizzate a verificare l'idoneità alla mansione e valutare profili specifici di rischiosità.

PROCESSI AMMINISTRATIVI

Con il Decreto Legge n.18 del 17 marzo 2020 convertito con L. n. 27/2020 il Governo ha introdotto una serie di misure di potenziamento del servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. Con riferimento ai lavoratori, le misure hanno riguardato in particolare: una diversa gestione del trattamento della malattia in ordine alla tutela previdenziale e relativa certificazione dei periodi interessati, dell'estensione dei permessi L. 104, del congedo parentale, l'attivazione del suddetto Fondo di solidarietà bilaterale TPL.

A seguito di tale provvedimento, il primo di una serie, la Società ha comunicato ai sistemi informatici di Gruppo le nuove regole per gestire le assenze chiedendone lo sviluppo e l'allineamento alle disposizioni di legge e contrattuali.

Per fronteggiare questo periodo emergenziale la Società ha attivato tutti gli strumenti disponibili, compreso l'accesso al Fondo di solidarietà di settore dopo aver assicurato ai sistemi informatici le regole per l'attivazione e la corretta gestione dello stesso.

La Società, infine, nel corso dell'anno, in periodi diversi, ha presentato all'INPS le sue richieste di attivazione del Fondo anticipando le prestazioni a carico dell'Istituto. Con i flussi UNI-EMENS di novembre 2020 sono stati recuperati gli importi relativi al 1° semestre (368.697,77 euro).

Welfare aziendale

Busitalia Campania, al pari delle società controllate da Busitalia SITA Nord ed in linea con l'intero Gruppo FS, riconosce il welfare aziendale quale strumento capace di migliorare il benessere e la motivazione dei lavoratori nonché facilitare la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

In conformità con tale politica aziendale e in continuità con anni passati, Busitalia Campania dal 15 ottobre 2020 utilizza la nuova piattaforma Welfare sviluppata a seguito del passaggio ad un nuovo provider.

La nuova piattaforma, con maggiori servizi e funzionalità, è lo strumento per utilizzare il Premio di Risultato destinato dal dipendente al welfare, anche per accedere alle ulteriori nuove misure di welfare (es. voucher e buoni acquisto), nonché alle convenzioni e sconti esclusivi per i dipendenti del Gruppo.

Inoltre, a partire dal 1° luglio 2020, è attivo un nuovo Piano di Assistenza Sanitaria Integrativa 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.

Fondo TPL Salute

In data 3 dicembre 2020, in attuazione 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 è stato costituito il "Fondo Sanitario TPL Salute". La Società ha chiesto la registrazione presso il Fondo nel 2020 comunicando gli iscritti aventi diritto e presentando al contempo, a seguito dell'Accordo Nazionale, dichiarazione di sospensiva alla fruizione delle prestazioni erogate dallo stesso Fondo per un periodo di 20 mesi, considerato che la Società, nel 2020, ha aderito ad altra forma di assistenza sanitaria integrativa.

GESTIONE E SVILUPPO DEL PERSONALE

Durante tutto l'anno 2020, il personale di Busitalia Campania (in funzione delle specifiche scadenze) è stato sottoposto alla sorveglianza sanitaria di seguito specificata:

- visite mediche di revisione e preassuntive, di cui al Decreto ministeriale n. 88 del 1999 e ad accertamenti sanitari finalizzati alla verifica di assenza di alcool dipendenza e di assunzione di sostanza psicotrope, per quanto concerne il personale di guida;
- visite mediche di idoneità alla mansione, di cui al D.lgs. n. 81 del 2008, con riferimento al personale di officina ed amministrativo;
- visite mediche per verificare l'idoneità alla mansione e per valutare profili specifici di rischiosità al fine di reintegrare in servizio, i lavoratori affetti da COVID-19.

In coerenza con le Policy di Gruppo Ferrovie dello Stato è stato adottato il Sistema Integrato di Valutazione del Personale finalizzato alla valorizzazione degli skills e delle competenze professionali individuali. Nello specifico, si è dato corso –

anche per il 2020 - al processo di valutazione delle performance, da parte del responsabile diretto verso i propri collaboratori, tramite l'assegnazione di specifici obiettivi.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Nell'anno 2020 è proseguito il confronto costruttivo con le Organizzazioni Sindacali relativamente alle varie tematiche territoriali. In particolare, sono stati svolti incontri finalizzati a chiarire e condividere le modalità operative di alcuni istituti previsti dalla contrattazione collettiva aziendale.

Nel corso del 2020 sono state eseguite, inoltre, le procedure di esame congiunto con le Organizzazioni sindacali tese alla presentazione della richiesta di attivazione del Fondo Bilaterale di Solidarietà per il sostegno al reddito del proprio personale dipendente ai fini dell'erogazione dell'assegno ordinario previsto all'art. 5 punto 1 lettera a) del DI n° 86985 del 09/01/2015 ed AN 04/07/2018, conclusi con i verbali sottoscritti in data 17/03/2020, 28/05/2020, 11/09/2020 e 26/11/2020. Sono state, altresì, espletate le procedure di esame congiunto previste dal Contratto Collettivo Aziendale in merito alla gestione dei casi dei lavoratori risultati inidonei al servizio nelle funzioni proprie della qualifica rivestita.

FORMAZIONE

Nel 2020 i processi formativi, che hanno interessato tutte le tipologie di personale, a causa dell'emergenza sanitaria da coronavirus (COVID-19), si sono svolti prevalentemente a distanza a partire dalla seconda metà di marzo.

Con specifico riferimento alla formazione in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro sono stati effettuati i corsi di formazione indicati nel prospetto di seguito riportato che hanno interessato circa 91 unità e hanno consentito a Busitalia Campania di assolvere all'obbligo formativo stabilito dal D.Lgs. 81/2008 e dall'Accordo Stato Regioni del 21/12/2011.

Tipologia formazione	n. partecipanti
Aggiornamento Formazione specifica Accordo Stato Regione 21/12/2011	76
Formazione specifica Accordo Stato Regione 21/12/2011	10
Formazione RLS	5

Per quanto attiene la formazione trasversale e quella "tecnica e/o di business", sono stati organizzati corsi su vari moduli specifici per famiglie (tra cui a titolo di esemplificativo e non esaustivo): Moduli Progetto ARCA; Cyber Security; FS per il sociale – learning game; Classificazione delle informazioni aziendali; "Teams Training" - corso di introduzione all'utilizzo di Microsoft Teams.

Sempre nel corso dell'anno, si è conclusa la Formazione Linguistica (fase due del progetto) già erogata tramite modalità e-learning per il personale non dirigente e che pertanto ha potuto proseguire anche durante il periodo del confinamento.

Sono stati, infine, frequentati da remoto seminari specifici per settore, promossi da FS, volti ad aggiornare gli addetti sulle principali novità normative.

ORGANIZZAZIONE

Nel corso del 2020 è stata istituita – coerentemente con le altre controllate della Sub Holding Busitalia – la struttura organizzativa macro Esercizio TPL la cui titolarità è stata attribuita ad interim all'Amministratore Delegato. Le preesistenti strutture micro di Movimento e Programmazione e Organizzazione del Servizio, coerentemente con i processi gestiti, sono passate ad operare alle dipendenze della nuova macro struttura istituita.

Con la disposizione organizzativa n. 4 del 13/11/2020 è stata attribuita, con decorrenza 13 novembre 2020, la titolarità della struttura organizzativa macro Risorse Umane alla dott.ssa Noemi Pantile.

SICUREZZA E PREVENZIONE SUI LUOGHI DI LAVORO

Durante il 2020, con l'avvento della pandemia da COVID-19, il Servizio Prevenzione e Protezione si è dedicato principalmente alla gestione dell'emergenza sanitaria in corso, in termini di:

- approvvigionamento materiale sanitario per fronteggiare l'emergenza: gel igienizzante, guanti, mascherine, salviette igienizzanti, occhiali, etc;
- adeguamenti documenti di gestione dell'emergenza COVID-19 (recovery plan, avvisi ai fornitori, gestione dei casi positivi e dei contatti stretti);
- incontri periodici con il Comitato di cui al Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus COVID-19 negli ambienti di lavoro;
- adeguamenti sedi aziendali: installazione cartelli informativi, erogatori gel igienizzante, paretine plexiglass.
- richieste autorizzazioni ai comuni competenti per installazioni su pubblico suolo di bagni chimici ad uso esclusivo dei conducenti. Sopralluoghi per identificare i luoghi in cui posizionare i bagni chimici;
- interventi straordinari di igienizzazioni degli impianti di condizionamento presenti nelle sedi aziendali.

AMBIENTE

Busitalia Campania è in possesso della Certificazione conforme ai requisiti della norma UNI EN ISO 9001:2015.

Nel mese di ottobre 2020 è stato effettuato l'audit di mantenimento della Certificazione UNI EN ISO 9001:2015 valida per il campo applicativo: "Progettazione ed erogazione di servizi di trasporto con autobus: trasporto pubblico locale, linee a lunga percorrenza, noleggio e atipici. Manutenzione e rimessaggio del proprio parco veicolare. (Settore EA: 31 – 35)".

Nei mesi di gennaio e febbraio è stata svolta un'analisi preliminare dei requisiti per l'implementazione del sistema di gestione ambientale (ISO 14001).

CLIENTI

L'orientamento aziendale rivolto alla centralità delle persone che viaggiano con Busitalia Campania, per effetto dell'emergenza pandemica, si è tradotto nel 2020 in un impegno straordinario e continuativo volto ad informare e sensibilizzare i viaggiatori sulle nuove norme di utilizzo dei servizi, garantire l'informazione tempestiva sugli interventi di rimodulazione dell'offerta di trasporto resi necessari in attuazione dei provvedimenti restrittivi agli spostamenti e delle misure di contingentamento ai mezzi e monitorare costantemente le esigenze emergenti dei passeggeri determinate dall'emergenza.

Partendo dagli indirizzi dei Decreti emanati dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e dai provvedimenti attuativi varati dagli Enti di Governo Locale, la Società ha messo in campo una massiccia e capillare campagna di informazione e sensibilizzazione sulle nuove norme di fruizione dei servizi per il contenimento del contagio. La campagna, avviata con il *lock down*, e tuttora in corso, si è sviluppata seguendo le fasi evolutive della pandemia, recependo di volta in volta le misure ed i necessari aggiornamenti da veicolare ai clienti. Sugli autobus, alle fermate, presso le biglietterie aziendali e sui canali digitali sono state diffuse le nuove norme per l'uso sicuro dei servizi veicolate anche attraverso video tutorial: mascherina obbligatoria, distanza di sicurezza, non mettersi in viaggio in caso di sintomi influenzali, igienizzazione delle mani, acquisto dei titoli sui canali digitali, occupazione dei soli posti indicati ed altri comportamenti tesi a prevenire il contagio per sé e gli altri viaggiatori.

L'offerta informativa della Società al cliente si è ampliata e diversificata grazie alla molteplicità degli strumenti dedicati all'informazione sia fissa che in tempo reale sul servizio:

- MONITORAGGIO AVM FLOTTA BUS: Busitalia Campania, con il progressivo rinnovo del parco mezzi, dispone di un numero sempre crescente di autobus dotati delle più moderne tecnologie a vantaggio degli standard di qualità e sicurezza; con la tecnologia AVM - sistema di geolocalizzazione dei mezzi oggi al momento ancora in fase sperimentale su un lotto di autobus ed in futura progressiva estensione a tutto il parco mezzi aziendale fino a coprire l'intera rete servita - sarà possibile tenere costantemente sotto controllo la posizione dei veicoli in viaggio sul territorio, rilevando l'andamento della viabilità e le eventuali condizioni di criticità.

Tutto ciò ha semplificato l'accesso alle informazioni sul servizio attraverso strumenti immediati, gratuiti e veloci di tecnologia mobile e piattaforme di infomobilità, così da agevolare le persone nella scelta di come e quando spostarsi, con dati e notizie sempre aggiornate in *real time*, agevolando gli spostamenti sia quotidiani per il viaggiatore abituale, che occasionali per il turista, dando loro la possibilità di conoscere i tempi di attesa dei mezzi, gli orari degli autobus e lo stato dei mezzi pubblici.

- SITO INTERNET: si è rinnovato con una nuova grafica, ottimizzata per la visualizzazione dei contenuti da tutti i dispositivi mobili, caratterizzata da percorsi di navigazione semplificati per facilitare l'accessibilità da smartphone e tablet. Nuovo anche il focus sui servizi turistici offerti dall'azienda a disposizione di chi visita la città di Salerno.

Il sito è inserito nella più ampia piattaforma web di Busitalia - fsbusitalia.it - di cui è diventato parte integrante.

Il rinnovamento e l'ampliamento dei canali commerciali di Busitalia Campania ha permesso di migliorare e potenziare la rete di vendita, avvicinando maggiormente l'Azienda ai bisogni specifici dei cittadini in movimento:

- **BIGLIETTERIA AZIENDALE:** la nuova sede, ubicata all'interno della stazione ferroviaria di Salerno, contribuisce a rendere la stazione punto di riferimento della mobilità cittadina, favorendo l'integrazione tra i diversi vettori del Gruppo FS Italiane per meglio rispondere alle esigenze delle persone che si spostano per studio, lavoro o turismo.

- **APP "UNICO CAMPANIA":** per acquistare titoli di viaggio urbani ed extraurbani in modalita' smart.

Nel mese di maggio 2020 è stata lanciata la nuova app, che ha dato la possibilità di acquistare tutti i titoli di viaggio ordinari di corsa semplice e giornalieri sia urbani che extraurbani, aziendali e integrati. Verso la fine dell'anno l'app si è ampliata, dando la possibilità di acquistare anche gli abbonamenti mensili.

Ulteriore obiettivo aziendale è creare un sistema di trasporto più efficiente dal punto di vista ambientale per realizzare un trasporto sostenibile, garantendo un equilibrio tra le esigenze di redditività economica, equità sociale, salute e qualità dell'ambiente. Busitalia Campania mira a rinnovare la propria identità di azienda socialmente responsabile, garantendo con azioni sistematiche il rispetto degli impegni assunti nei confronti dei propri clienti, della città e dei cittadini, delle istituzioni, del territorio e dell'ambiente:

- **NUOVI BUS CONFORTEVOLI E NON INQUINANTI:** nel parco mezzi sono stati introdotti 60 autobus con le migliori caratteristiche in termini di comfort, sicurezza, accessibilità e rispetto per l'ambiente. Si tratta di iniziative intraprese non solo per migliorare la qualità dei servizi proposti, ma anche per agevolare la clientela orientandola verso un uso più assiduo e piacevole dei sistemi di trasporto pubblico.

- **Sviluppo APP "SALGO" prenotazione posto a bordo linea 119:** nel corso dell'anno l'azienda ha avviato le attività propedeutiche per sviluppare l'app denominata "SALGO", grazie alla quale il viaggiatore potrà prenotare il posto a bordo autobus sulla linea extraurbana 119 che arriva all'aeroporto di Napoli (capolinea Serre – Salerno – Napoli). Per ora si tratta di una sperimentazione, ma potrebbe diventare il futuro del trasporto pubblico locale in era post-covid. Grazie alla prenotazione i passeggeri sono sicuri di trovare posto sulla corsa prescelta (ed eventualmente acquistare anche il titolo di viaggio via APP). L'obiettivo è quello di garantire un maggior comfort di viaggio e rendere il trasporto pubblico più agevole e accessibile anche nel corrente periodo dove la capacità dei mezzi pubblici risente delle indicazioni governative sul distanziamento sociale. Il nuovo servizio consentirà, inoltre, un migliore monitoraggio dei flussi dei passeggeri ed il monitoraggio in tempo reale delle prenotazioni.

QUADRO MACROECONOMICO

Già segnata da un marcato rallentamento sul finire del 2019, l'economia mondiale ha sperimentato nel 2020, innescata dalla pandemia, una crisi senza precedenti, senz'altro la più drammatica dalla Grande Depressione.

A partire dai primi mesi dell'anno la rapida diffusione del COVID-19 nelle diverse aree geo-economiche, sia pure con intensità diversa, ha costretto le autorità governative dei vari Stati ad attuare misure restrittive per contenere l'emergenza sanitaria con conseguenze sociali ed economiche molto gravi. Nei mesi estivi, anche a seguito degli interventi di supporto delle autorità monetarie e fiscali, l'economia mondiale ha ripreso fiato con il rimbalzo del PIL nel terzo trimestre, ma la seconda ondata della pandemia ha rappresentato un significativo vincolo alla ripresa economica per via degli effetti delle misure di distanziamento, della chiusura di attività non considerate essenziali e delle restrizioni alla mobilità.

In Italia il progressivo diffondersi, dalla fine di febbraio, dell'epidemia ha determinato un peggioramento del quadro congiunturale già comunque complessivamente caratterizzato da una bassa crescita del 2019.

Il blocco delle attività in numerosi settori dell'industria e dei servizi e le limitazioni alla mobilità delle persone, al fine di contenere la diffusione del virus, ha prodotto effetti dirimpenti sull'economia italiana, con conseguenze immediate sulla produzione.

Secondo i dati di contabilità nazionale, nel primo trimestre dell'anno il PIL ha registrato una contrazione del 5,5% segnando arretramenti del valore aggiunto in tutti i principali comparti produttivi. Dopo una flessione ulteriore nel secondo trimestre (-13,0%) nei mesi estivi si sono avuti segnali di ripresa in linea con il processo di riapertura delle attività. Nel terzo trimestre la crescita si è estesa a tutti i comparti economici, sostenuta dal lato della domanda sia dalla componente nazionale che estera, con un deciso rimbalzo (+15,9%) indicando una significativa capacità di recupero della nostra economia. Nel quarto trimestre, tuttavia, a causa del riacutizzarsi della pandemia l'attività è tornata a diminuire (-3,2%). Gli effetti della seconda ondata di contagi e dei conseguenti provvedimenti hanno pesato in misura maggiore sui servizi, mentre la manifattura ne ha risentito di meno.

2020

PIL e componenti principali	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
	variazione percentuale su trimestre precedente			
PIL	-5,5	-13,0	15,9	-3,2
Domanda interna	-4,7	-11,0	12,0	-2,7
Spesa delle famiglie e ISP	-6,8	-11,5	12,4	-2,8
Spesa delle AP	-1,1	0,3	0,7	0,8
Investimenti fissi lordi	-7,6	-17,0	31,3	-3,0
- costruzioni	-6,7	-22,2	45,1	-2,4
- altri beni di investimento	-8,2	-12,6	21,1	-3,5

Importazioni di beni e servizi	-5,3	-17,8	15,9	-1,0
Esportazioni di beni e servizi	-7,9	-23,9	30,7	-3,1
Fonte dati: Prometeia, dicembre 2020				

Nonostante il considerevole sostegno politico finalizzato ad attutire gli effetti pandemici, il PIL ha segnato un calo significativo, in media annua del 9,1%, rispetto al 2019 influenzato dalla caduta della domanda interna. Anche la domanda estera e le scorte hanno contribuito negativamente ma con intensità ridotta. La debolezza della domanda e la caduta dei prezzi del petrolio e delle materie prime hanno inciso anche sull'andamento dell'inflazione.

ASPETTI NORMATIVI E REGOLAMENTARI

Nel corso dell'anno 2020, l'attività normativa ha avuto principalmente ad oggetto la gestione dell'emergenza COVID-19 e le conseguenti misure di sostegno al settore dei trasporti, a fronte delle restrizioni alla mobilità personale adottate per limitare la diffusione del contagio e del conseguente drastico calo dei ricavi da tariffa.

Risorse per il rinnovo del parco e PSNMS

Nel mese di aprile 2019, era stato emanato il DPCM che adotta il Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile (PSNMS) richiamato dalla Legge di Bilancio 2017 (L. 232/2016), finalizzato fra l'altro a disciplinare il riparto delle risorse (3,7 miliardi di € in 15 anni, dal 2019 al 2033) stanziata dalla medesima Legge sul Fondo per il rinnovo del parco rotabile del TPL.

Si ricorda che il DPCM prevede tre linee di finanziamento, dedicate alle Regioni (2.200 milioni di € in 15 anni), alle Città Metropolitane e Capoluoghi di Provincia ad alto Inquinamento (400 milioni di € nel quinquennio 2019-2023) e ai Comuni e Città Metropolitane con più di 100.000 abitanti (1.100 milioni di € in 15 anni).

Sono co-finanziabili le seguenti tipologie di veicoli:

- autobus urbani (80% di cofinanziamento per bus elettrici, 60% per metano GNC-GNL);
- autobus extraurbani (80% di cofinanziamento per GNC-GNL, 50% per gasolio Euro 6 ma solo a valere sui fondi destinati alle Regioni e solo nei casi previsti dal PSNMS);
- infrastrutture di supporto (80% di cofinanziamento in caso di uso esclusivo, 100% in caso di uso ripartito, entro il limite del 50% delle risorse disponibili e solo nel triennio 2019-21).

Nel 2020, sono stati emanati i decreti di riparto delle linee di finanziamento regionale e "città inquinate". Nel mese di dicembre, la Conferenza Unificata ha dato parere favorevole allo schema di decreto di riparto per la linea "comuni > 100.000 abitanti".

Fra i Comuni destinatari di contributo interessati dai servizi di Busitalia, vi sono: Terni, Padova, Rovigo (linea "città inquinate"), Firenze, Perugia, **Salerno**, nuovamente Terni e Padova (linea "comuni > 100.000 abitanti").

L'emergenza COVID-19 ha introdotto delle modifiche all'impostazione del PSNMS, con effetti previsti fino al 2024. In particolare, l'art. 200, comma 7 del Decreto Rilancio ha stabilito che non si applichino:

- fino al 30 giugno 2021, "le disposizioni relative all'obbligo di utilizzo di mezzi ad alimentazione alternativa, qualora non sia presente idonea infrastruttura per l'utilizzo di tali mezzi";
- fino al 30 giugno 2024, "le disposizioni che prevedono un cofinanziamento dei soggetti beneficiari".

Per quanto precede, il MIT, interloquendo con gli Enti beneficiari dei contributi PNSMS, ha stabilito che le risorse stanziare per il biennio 2019-2020 possano essere impiegate anche per l'acquisto di autobus a gasolio o ibridi e che gli stanziamenti per il triennio 2021-23 non richiedano il cofinanziamento dei beneficiari. L'impostazione rimane invece quella originaria per le risorse stanziare per il decennio 2024-2033.

L'attività dell'ART

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

- Delibera n. 65/2020 del 12 marzo 2020, 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. 147/2020 del 6 agosto 2020, che avvia il procedimento per un atto di regolazione relativo a "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. 211/2020 del 17 dicembre 2020, con cui l'ART ha indetto una consultazione pubblica sui contenuti dell'atto di regolazione di cui al punto precedente;
- Delibera n. 210/2020 del 17 dicembre 2020 relativo all'applicazione della Misura 12 dell'Allegato A alla Delibera n. 154/2019 contenente "Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per i CdS di trasporto pubblico locale passeggeri su strada".

Con la Delibera di cui all'ultimo punto, l'Autorità ha in particolare disposto:

- l'avvio di un procedimento volto a definire, "in relazione all'evoluzione emergenziale del contesto operativo del settore interessato [...], adeguate modifiche alla Misura 12 dell'Allegato A alla delibera n. 154/2019 del 28 novembre 2019", in particolare rispetto agli schemi di contabilità regolatoria di cui alla medesima delibera;
- il differimento di un anno del termine di applicazione della Misura 12, previsto dal punto 6 della Misura 1 della medesima delibera, con conseguente attuazione a partire dal 1 gennaio 2022.

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Nel 2020, la domanda di mobilità degli italiani ha subito una significativa battuta d'arresto dovuta alle restrizioni imposte dalla necessità di contenere gli effetti della pandemia.

La contrazione della domanda ha spezzato un trend che nel biennio 2017-2019¹ aveva visto una crescita in termini di spostamenti complessivi dell'8% e del 14% in termini di passeggeri*km. In particolare, giorno feriale medio 2019, si stimavano 105,7 milioni di spostamenti e una domanda di mobilità di quasi 1,2 miliardi di passeggeri*km.

Le restrizioni alla mobilità, che hanno caratterizzato il 2020, hanno prodotto effetti immediati ed effetti che sono destinati a permanere nel tempo.

Durante il periodo di quarantena nazionale (dall'8 marzo al 3 maggio 2020), ISFORT stima che la domanda di mobilità complessiva sia crollata di circa il 67% in termini di spostamenti giornalieri e dell'84% in termini di passeggeri*km. Il numero medio di spostamenti giornalieri della popolazione si è ridotto da una media nazionale di 2,03 *pre-lockdown* a 0,74 nella fase del *lockdown*.

I maggiori effetti di rottura con il passato prodotti dal fenomeno pandemico, hanno riguardato le modalità di spostamento: si è registrata una crescita della modalità *attiva* (a piedi ed in bicicletta), una tenuta dell'auto e una riduzione della quota della modalità collettiva e intermodale.

A conferma di quanto sopra, lo studio ISFORT ha registrato inoltre una forte attrattiva dell'auto (40%) per gli spostamenti in uscita dal trasporto pubblico. Si è, quindi, assistito ad uno *shift* modale inverso dal trasporto pubblico all'auto.

Anche le motivazioni che determinano gli spostamenti sono cambiate: l'introduzione del c.d. "lavoro agile" (*smart-working*) ha contribuito a ridurre la componente sistematica della mobilità. Le rilevazioni durante il *lockdown* e nei mesi successivi hanno dimostrato che lavoro e studio hanno determinato il 15% degli spostamenti contro il 32% del 2019.

Anche la lunghezza degli spostamenti, sempre in virtù delle restrizioni, si è ridotta considerevolmente: se, nel 2019, 3 viaggi su 4 erano contenuti nei 10 km, durante il *lockdown* è cresciuta la domanda di prossimità.

Per quanto riguarda la domanda di TPL, le associazioni di settore (AGENS, ANAV e ASTRA) hanno stimato una riduzione del 90% dei passeggeri trasportati in fase di *lockdown*, una lieve ripresa nel mese di maggio che ha anticipato un più consistente aumento (fra il 30 e il 40% dei passeggeri pre-Covid) nei mesi estivi.

La vetustà del parco veicoli resta un elemento critico che influenza la qualità e l'attrattività dell'offerta del trasporto collettivo: quasi un quarto del parco bus del 2019 registrava un'età superiore ai 20 anni, quota che sale al 45% considerando i veicoli di età superiore ai 15 anni².

Tale aspetto è di particolare rilevanza, posto che il ritmo di rinnovo delle flotte TPL nel 2020 ha manifestato un ulteriore rallentamento. Gli autobus urbani immatricolati nel periodo gennaio-giugno 2020 sono stati il 54% in meno rispetto all'analogo periodo del 2019, mentre gli interurbani vedono una flessione del 24%.

¹ "17° rapporto sulla mobilità in Italia" (ISFORT-Audimob), con dati 2019, presentato nel mese di novembre 2020.

² Dati ISTAT-ACI elaborati da ISFORT.

Per quanto riguarda la trazione, il 2020 vede ancora l'assoluta prevalenza della trazione termica: secondo le elaborazioni ANFIA, il 97% dei nuovi mezzi immatricolati nel primo semestre dell'anno è a trazione termica (90% gasolio, il 6,7% a metano, 0,4% GNL). Gli ibridi sono solo il 2,7% e gli elettrici lo 0,1%.

Il 2021 si prevede, invece, un anno di svolta, grazie alla disponibilità dei fondi del nuovo Piano Strategico della Mobilità Sostenibile che dovrebbero tradursi in nuove immissioni, soprattutto a basso impatto ambientale.

SCENARIO COMPETITIVO

Secondo l'Osservatorio Nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico Locale³, il mercato italiano del TPL, inclusi i servizi ferroviari regionali, sviluppava nel 2017 una produzione annua di 1.990 milioni di km e un fatturato annuo di circa 11 miliardi di €. 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 €.

Nonostante la riduzione del 13% del numero di atti di affidamento censiti dall'Osservatorio fra il 2016 e il 2017, il mercato risultava ancora frammentato, con 1.600 atti di affidamento. Peraltro, ancora oggi il 34% di essi non è regolato da contratti di servizio.

Rispetto alle modalità di affidamento, l'Osservatorio rileva che circa il 22% dei 1.600 atti censiti risulta assegnato con gara. L'affidamento diretto (non *in house*) è, infatti, ancora la modalità di affidamento più ricorrente (circa il 72% degli atti censiti) specie, ma non solo, nelle regioni del centro-sud.

D'altra parte, considerate la scadenza del periodo transitorio del Regolamento 1370/2007 e le disposizioni introdotte dal legislatore e dall'ART, si è confermata la tendenza all'aumento delle pubblicazioni di Avvisi di pre-informazione e l'avvio di procedure di consultazione con i soggetti portatori di interessi ai sensi della Delibera ART n. 154/2019.

A partire dagli Avvisi di pre-informazione pubblicati, si stima che nel corso del quadriennio 2021-24 saranno pubblicati bandi di gara per circa 50 ATO e 70 lotti di gara per una produzione chilometrica pari a circa 750 milioni di km e un valore della produzione stimato in circa 2,3 miliardi di euro⁴. Nel complesso, si attende dunque la messa a gara di circa un terzo dell'intero mercato del TPL autofilometrotranviario.

Nel corso del 2020, con l'insorgere dell'evento pandemico, il legislatore è intervenuto consentendo agli Enti Affidanti, in virtù dell'art. 92 del Decreto c.d. "Cura Italia", di procedere con la sospensione delle procedure di gara e la proroga degli affidamenti in atto per un massimo di 12 mesi oltre la dichiarazione di conclusione della fase di emergenza.

In tal senso, nel corso del 2020 si è ad esempio assistito all'estensione dei termini di presentazione delle offerte di gara relative ai bacini Campani (lotti di Caserta, Salerno, Avellino/Benevento e Provincia di Napoli) e alla rete periferica dei servizi urbani di Roma (servizi periferici), le cui scadenze sono state prorogate a marzo e aprile 2021 rispettivamente.

³ Relazione Annuale al Parlamento, 21 aprile 2020 – dati 2017.

⁴ Il dato non comprende l'area urbana di Milano.

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 (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".

Ricavi DL "Cura Italia" n. 18 del 17 marzo 2020 convertito con modificazioni dalla Legge n. 27 del 24 aprile 2020.

Nell'ambito delle Disposizioni in materia di Trasporto Pubblico Locale, l'art.92 comma 4 bis e 4 ter del DL 18/2020 stabilisce che al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus sui gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di trasporto scolastico, non possono essere applicate dai committenti dei predetti servizi, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, né sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020, salvo conguaglio.

Tale disposizione, in ragione del perdurare dell'emergenza, è stata prorogata "fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica e, comunque, non oltre il 30 aprile 2021" dal Decreto "Milleproroghe 2021".

Tale decreto è stato poi recepito nella Delibera Regionale numero 161 del 31/03/2020, 216 del 05/05/2020 e 414 del 03/08/2020 con la quale la Regione Campania "in ragione della eccezionale emergenza epidemiologica da COVID 19 sul territorio regionale e delle misure straordinarie di contenimento del rischio di contagio adottate con le ordinanze contingibili e urgenti del Presidente della Giunta Regionale della Campania, al fine di garantire la continuità dei servizi essenziali di Trasporto Pubblico Locale ed assicurare alle aziende esercenti la costanza dei flussi finanziari atta a consentirne la necessaria funzionalità, ha provveduto alla erogazione a titolo di anticipazione delle mensilità da marzo a luglio 2020 e delle mensilità di novembre e dicembre 2020 in misura pari a quanto alle stesse corrisposto nei medesimi mesi dell'annualità 2019; e provvederà, in sede di conguaglio, ogni successiva verifica con le aziende esercenti volta a valutare gli effetti prodotti sulle reciproche prestazioni a causa dell'emergenza determinatasi, nel rispetto dell'equilibrio economico finanziario del contratto, richiesto dal regolamento UE n. 1370/2007".

La Società si è limitata, in tale ambito ad iscrivere in bilancio le somme deliberate e ad oggi già incassate, a titolo di anticipazione dei corrispettivi, di cui alla Delibera Regionale numero 161 del 31/03/2020, numero 216 del 05/05/2020 e numero 414 del 03/08/2020. Pertanto la Società, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto all'erogazione del corrispettivo è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che la Società che gli importi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

Ciò anche secondo i criteri di continuità adottati dalla Società nella redazione dei bilanci.

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 di seguito elencati: DL n. 34 del 19 maggio 2020 (DL Rilancio), DL n. 104 del 14 agosto 2020 (DL Agosto), DL n. 149 del 9 novembre (DL Ristori 2).

Con Decreto Dirigenziale n. 578 del 04 dicembre 2020 della Regione Campania, la Regione ha provveduto a riconoscere alle società del comparto TPL, tra cui la Società, i contributi spettanti in forza dell'acconto del DL 34 /2020 (DL Rilancio) che per la società sono stati pari a 1.059 mila euro.

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 e/o anche tenuto conto del successivo incasso 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, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti considerando i dettami previsti dallo IAS 20.

Conto economico riclassificato*valori in migliaia di euro*

	2020 (a)	2019 (b)	Variazione (a-b)	%
Ricavi operativi	32.269	35.273	(3.004)	(9)%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	30.825	34.706	(3.881)	(11,2)%
Altri proventi	1.444	567	877	154,7%
Costi operativi	(30.233)	(33.322)	3.089	(9)%
Costo del personale	(18.538)	(21.071)	2.533	(12,0)%
Altri costi netti	(11.695)	(12.251)	556	(4,5)%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	2.036	1.951	85	4%
Ammortamenti	(1.714)	(1.383)	(331)	24%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	-	-	-	-
Accantonamenti	-	-	-	-
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	322	567	(246)	(43)%
Proventi e oneri finanziari	(224)	(185)	(39)	21%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	97	382	(285)	(75)%
Imposte sul reddito	21	-	21	0%
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	119	382	(263)	(69)%
RISULTATO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI	-	-	-	-
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	119	382	(263)	(69)%

I **Ricavi Operativi** si attestano complessivamente a 32.269 mila euro registrando un decremento di 3.004 mila euro rispetto al 2019 principalmente per effetto dei seguenti fattori:

- Decremento dei **Ricavi da mercato** di 3.630 mila euro relativo a minori introiti dei titoli di viaggio aziendali e da quelli del sistema tariffario integrato regionale (TIC), gestito dal Consorzio Unico Campania. Tale decremento è legato alla mancata vendita derivante dalle restrizioni e dai divieti relativi agli spostamenti delle persone durante il periodo di emergenza sanitaria. Si registra una riduzione pari al 39% dei ricavi da titoli di viaggio.
- Decremento dei **Ricavi da contratti di servizio** di circa 251 mila euro per effetto delle minori percorrenze effettuate per servizi aggiuntivi a partire dal mese di marzo. Non si rilevano scostamenti relativi ai ricavi da servizi minimi, avendo, la Regione Campania, erogato a titolo di anticipazione le mensilità da marzo a luglio e da novembre a dicembre dei servizi in questione.
- Incremento degli **Altri proventi** di 877 mila euro principalmente dovuto all'erogazione, da parte della Regione Campania, del contributo di cui all'art. 200 del DL 34/2020 per l'importo di 1.060 mila euro. Si registrano

decrementi dei ricavi da pubblicità (-73 mila euro), delle multe applicate agli utenti evasori del titolo di viaggio (-74 mila euro) e degli indennizzi assicurativi (-24 mila euro).

I **Costi Operativi** si attestano complessivamente a 30.233 mila euro con un decremento di 3.089 mila euro rispetto al 2019 principalmente dovuto a:

- Decremento dei **Costi del Personale** di 2.533 mila euro per la riduzione delle giornate lavorate in conseguenza della rimodulazione e riduzione del servizio, per l'adesione al Fondo Bilaterale e per lo smaltimento delle ferie pregresse e dell'anno in corso;
- Decremento dei **Costi per Materie Prime, Sussidiarie e Merci** di 983 mila euro che riguardano principalmente il costo del carburante, legato alle minori percorrenze chilometriche effettuate;
- Aumento dei **Costi per Servizi** di 510 mila euro legato alle spese di sanificazione degli autobus e dei luoghi di lavoro e dei costi informatici.

Di seguito un dettaglio delle principali voci degli **Altri Costi Netti**:

- o carburanti e lubrificanti (al netto del rimborso delle accise) ammontano a 3.919 mila euro;
- o manutenzioni pari a 2.645 mila euro;
- o premi assicurativi pari a 1.159 mila euro;
- o servizi informatici pari a 381 mila euro;
- o commissioni passive pari a 358 mila euro;
- o canoni di locazioni pari a 131 mila euro;
- o prestazioni professionali per 99 mila euro;
- o tasse di possesso e tributi locali per 229 mila euro.

Il **Margine Operativo Lordo** evidenzia un valore positivo pari a 2.036 mila euro con un incremento rispetto all'esercizio precedente pari a 85 mila euro.

Gli **Ammortamenti** sui cespiti si attestano a 1.714 mila euro, di cui per impianti e macchinari 1.083 mila euro, altri beni per 37 mila euro, migliorie di beni di terzi 11 mila euro, software per 20 mila euro. Si rilevano 563 mila euro di ammortamenti su beni in leasing in applicazione dell'IFRS 16.

Conseguentemente, il **Risultato Operativo** si attesta ad un importo pari a 322 mila euro.

Il **Saldo Della Gestione Finanziaria** si attesta ad un valore negativo di 224 mila euro per l'incidenza degli interessi su finanziamenti concessi dalla consociata Fercredit finalizzati all'acquisto di autobus. Inoltre si rileva l'impatto di 84 mila euro degli interessi passivi relativi ai debiti di natura finanziaria iscritti nel passivo in applicazione dell'IFRS 16.

Il **Risultato dell'esercizio** è in utile con un importo pari a 119 mila euro. Non si registrano imposte dirette di competenza del periodo in quanto risulta una perdita fiscale.

Stato patrimoniale riclassificato

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2020	31.12.2019	Variazione (a-b)
Capitale circolante netto gestionale	(4.293)	3.316	(7.609)
Altre attività nette	(1.542)	(1.642)	100
Capitale circolante	(5.835)	1.674	(7.509)
Immobilizzazioni tecniche	15.667	12.095	3.571
Partecipazioni	141	141	-
Capitale immobilizzato netto	15.808	12.237	3.571
TFR	-	-	-
Altri fondi	(309)	(155)	(154)
TFR e Altri fondi	(309)	(155)	(154)
Attività/(Passività) nette detenute per la vendita	-	-	-
CAPITALE INVESTITO NETTO	9.664	13.756	(4.092)
Posizione finanziaria netta a breve	(770)	4.634	(5.404)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	5.778	4.584	1.194
Posizione finanziaria netta	5.008	9.218	(4.211)
Mezzi propri	4.656	4.538	119
TOTALE COPERTURE	9.664	13.756	(4.092)

Il **Capitale Circolante** diminuisce rispetto al 2019 di 7.509 mila euro per effetto di:

- una diminuzione del **Capitale Circolante Gestionale** per complessivi 7.609 mila euro dovuti alla diminuzione dei crediti commerciali (anticipazioni mensilità Regione Campania) per 5.338 mila euro e ad un aumento dei debiti commerciali per 1.971 mila euro; riduzione delle giacenze di magazzino di 300 mila euro.
- una diminuzione delle **Altre Attività Nette** pari a 22 mila euro dovuto agli effetti contrapposti di un aumento degli altri crediti non commerciali e degli altri debiti non commerciali.

Di seguito la composizione del **Capitale circolante netto Gestionale** costituito da:

- Rimanenze: 493 mila euro;
- Crediti commerciali correnti 3.155 mila euro;
- Debiti commerciali correnti 7.941 mila euro.

Le **Altre Attività Nette** sono costituite prevalentemente da Attività per:

- Credito accise gasolio 275 mila euro;

- Credito per contributi oneri malattia dipendenti 558 mila euro relativo agli anni 2017-2020;
- Crediti verso il personale 27 mila euro;
- Crediti verso istituti previdenziali 134 mila euro;
- Risconti su premi assicurativi 95 mila euro;
- Risconti attivi su costi di competenza del prossimo esercizio 117 mila euro;

e Passività per:

- Debiti verso istituti previdenziali 564 mila euro;
- Debiti verso l'Erario per ritenute sul personale 311 mila euro;
- Debito per Iva 1 mila euro;
- Debiti verso il personale 326 mila euro;
- Debiti verso assicurazioni per franchigie 265 mila euro;
- Risconti passivi per la vendita di abbonamenti di competenza anno successivo 916 mila euro.

Il **Capitale immobilizzato netto** aumenta di 3.571 mila euro per i mezzi autobus acquisiti nel corso dell'esercizio pari a 11.264 mila euro (di cui 50 in esercizio acquistati con il contributo regionale al 70%, per 6.155 mila euro) ed al netto del fondo ammortamento cumulato alla data del 31 dicembre 2020.

Il capitale immobilizzato netto al 31 dicembre 2020 è prevalentemente costituito da:

- Diritti d'uso per 2.560 mila euro per effetto dell'applicazione dell'IFRS 16 relativi ai contratti di locazione dei tre depositi societari, uffici e biglietteria di Salerno ed altri uffici e rimesse periferiche;
- Impianti e macchinari per 8.301 mila euro;
- Altri beni per 30 mila euro;
- Migliorie di beni di terzi per 104 mila euro;
- Immobilizzazioni in corso per 2.050 mila euro (10 autobus acquistati con il contributo della Regione Campania al 70%);
- Ammortamento di periodo pari a 1.714 mila euro di cui 563 mila euro di ammortamento dei diritti d'uso.

Tra le immobilizzazioni immateriali è ricompreso il valore dell'Avviamento classificato come attività immateriale a vita utile indefinita e, pertanto, non è stato assoggettato ad ammortamento sistematico bensì a valutazione ai fini della conduzione dell'*impairment test* che non ha rilevato perdite di valore.

Non si rilevano variazioni nel valore delle partecipazioni nel Consorzio Unicocampania e in City Sightseeing Napoli S.r.l.

Nella voce **TFR e Altri Fondi** si segnala che il TFR è pari a zero avendo acquisito il ramo di azienda da CSTP con il personale senza il relativo fondo TFR. Nella voce è ricompreso il valore di 309 mila euro relativo agli accantonamenti effettuati nell'esercizio 2020 e in quello precedente relativi alla stima degli oneri aggiuntivi che potrebbero derivare dal Rinnovo del CCNL 1° livello scaduto al 31 dicembre 2017 per 300 mila euro e all'accantonamento per potenziali cause di lavoro per 9 mila euro.

La **Posizione Finanziaria Netta** vede iscritti debiti a medio/lungo termine per 4.184 mila euro ed a breve per 977 mila euro verso la consociata Fercredit S.p.A. per finanziamenti finalizzati al rinnovo ed ampliamento del parco autobus. Le disponibilità liquide di cassa sono pari a 4 mila euro. Il conto corrente bancario intersocietario, intrattenuto con la

capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane, chiude con un saldo a credito di 2.764 mila euro; la Società ha estinto i debiti con la controllante Busitalia Sita Nord per la concessione di una linea di credito a breve termine di 4.500 mila euro e con la capogruppo FS per la concessione di una linea di credito, sempre a breve termine di tipo revolving, pari a 5 milioni (linea concessa nel mese di gennaio ed estinta nel mese di dicembre).

Tra le variazioni della posizione finanziaria netta si rilevano incrementi per effetto delle passività per leasing pari rispettivamente a 1.019 mila euro per le passività correnti e 1.594 mila euro per le passività non correnti.

I Mezzi Propri valgono €/000 4.656, l'aumento è relativo al risultato d'esercizio 2020 pari a 119 mila euro.

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. In tale ambito rientrano in particolare le possibili evoluzioni della Gara bandita dalla Regione Campania per l'espletamento dei servizi TPL di cui la Società è stata ammessa in prequalifica per alcuni lotti banditi e le possibili ricadute connesse alla necessità che la Società.

Dal primo punto di vista, la Società è fortemente impegnata – come evidenziato anche nel paragrafo "Ambiente" – a ricondurre ad unità le modalità operative da applicare a tutti i contesti di *business* nei quali opera, secondo i principi e le logiche dell'articolato "Sistema di gestione" adottato dal Gruppo 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 (tra le diverse strutture territoriali in cui si articola l'azienda). Anche su sollecitazione degli organi di controllo, interni ed esterni, 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 quali ad esempio l'implementazione di SAP 4 Hana, attivazione avvenuta nel corso del 2020.

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 tali da esporla a rischi di esposizione verso i creditori o il sistema bancario.

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

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, c.d. Coronavirus) 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 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.

INVESTIMENTI

La flotta degli autobus di Busitalia Campania alla data del 31/12/2020 è composta da 266 autobus in esercizio e da 23 autobus accantonati ed in attesa di rottamazione per un totale di 289 autobus. Gli autobus in esercizio sono così divisi:

- 18 autobus in usufrutto oneroso con ACAMIR;
- 248 autobus di proprietà.

L'età media del parco al 31/12/2020 è di 8,81 anni.

Nella tabella riportata sotto sono rappresentati i costi dei singoli lotti di fornitura avvenuta nel corso del 2020, corrispondenti a due lotti di acquisto banditi da ACAMIR, con indicato il valore a carico di Busitalia Campania e quello del cofinanziamento regionale.

Il lotto 1 fa riferimento ad autobus urbani di piccole dimensioni, di lunghezza pari a 6,90 metri e con 9 posti a sedere e 36 in piedi. Il lotto 2, invece, riguarda autobus urbani di lunghezza pari a 10,60 metri e con 21 posti a sedere e 63 in piedi.

Lotto	n. autobus	(A) Importo del Contratto applicativo, escluso IVA (€)	(B) Contributo a carico Società TPL, escluso IVA (B = 30% di A)	(C) IVA sul costo totale a carico Società TPL (C = 22% di A)	(D) Importo totale a carico Società TPL (D = B + C)	(E) Importo del cofinanziamento regionale (€) (E = 70% di A)
1	25	3.668.180,10	1.100.454,00	806.999,60	1.907.453,60	2.567.726,00
2	25	5.124.975,00	1.537.493,00	1.127.495,00	2.664.987,00	3.587.482,50

Il servizio svolto da Busitalia Campania è sia Urbano che Interurbano. Non è svolto alcun tipo di servizio NCC.

Le sedi operative in uso a Busitalia Campania sono le seguenti:

Località	Indirizzo
Salerno (SA) Sede Legale	Via Santi Martiri Salernitani snc
Pagani (SA)	Via Nazionale snc
Salerno (SA)	Via Wenner, 87

Serre (SA)	Via Pennina, snc
Casalvelino (SA)	Interno stazione di Vallo Scalo
Altavilla Silentina (SA)	Via Comunale S.Maria, snc
S. Maria di Castellabate (SA)	Via Alano, snc
Olevano sul Tusciano (SA)	Via Croce,76

Oltre ai contratti di usufrutto in essere, non sono stati sottoscritti contratti di leasing dei mezzi utilizzati nei contratti TPL.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso del 2020 non sono stati attivati dalla Società attività/progetti di ricerca e sviluppo.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE

La Società non ha partecipazioni di controllo.

AZIONI PROPRIE

La Società non possiede azioni o quote della società controllante, Busitalia Sita Nord S.r.l. (socio unico), neppure per tramite di società fiduciaria o per interposta persona. Nel corso dell'esercizio non sono state acquistate od alienate azioni o quote della controllante.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le interrelazioni tra Busitalia Campania, 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 intercompany 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 adesione e nel rispetto delle Procedure Amministrativo Contabili di Gruppo e societarie e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari di maggior rilievo riguardanti la Società.

Nel prosieguo si riportano anche le attività e passività potenziali riferite a contenziosi civili, amministrativi, arbitrati, procedimenti dinanzi alle autorità nazionali e comunitarie, ritenute di maggior rilievo ai fini dell'informativa da rendere nella presente Relazione.

Il dettaglio dei contenziosi e procedimenti in essere nei confronti del personale dipendente, di terzi fornitori di servizi e/o appaltatori, del fisco, delle Regioni per contestazioni, etc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri è invece riportato nelle Note al bilancio.

PROCEDIMENTI PENALI EX 231/2001

Non sono pendenti procedimenti a carico della Società per responsabilità amministrativa dell'ente ex D. Lgs. 231/2001.

ALTRI PROCEDIMENTI PENALI

Si evidenzia che non pendono procedimenti a carico di ex ed attuali vertici societari (Organi sociali; Direttori Generali) per:

- a) delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nel D.Lgs. 231/2001;
- b) ulteriori delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nella Legge 190/2012;
- c) delitti di natura dolosa di particolare gravità comportanti un rilevante danno per la società ovvero che abbiano determinato l'applicazione di misure interdittive.

ARBITRATI

Arbitrati con General Contractor

Non sono pendenti arbitrati con General Contractor.

Altri arbitrati

Non sono pendenti arbitrati di qualsiasi natura.

PROCEDIMENTI DINANZI ALLE AUTORITÀ NAZIONALI E COMUNITARIE

Non sono pendenti procedimenti dinanzi alle autorità nazionali e comunitarie

ALTRE INFORMAZIONI

Sedi secondarie

La Società non ha sedi secondarie. Sono state invece attivate le Unità locali, con riferimento agli impianti presso i quali la Società svolge le proprie attività operative.

Adesione al consolidato fiscale

La Società ha esercitato l'opzione per il bilancio consolidato fiscale con la società controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. per il triennio 2020-2022, ai sensi dell'art. 117 D.P.R. 917/1986 ("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

La Società nel corso del 2020 si è concentrata nel fronteggiare l'eccezionale situazione sanitaria, socio-ambientale ed economica che il nostro Paese ha dovuto affrontare e sta tuttora affrontando, a seguito della diffusione, su scala mondiale, del virus COVID-19. Il 2020, come ampiamente illustrato in altre sezioni della presente Relazione Finanziaria alle quali si rinvia, a partire dalla seconda metà di marzo 2020, ha visto susseguirsi vari DPCM ed ordinanze regionali, che hanno previsto una serie di misure volte a contenere il contagio, tra le quali, in particolare, la riduzione della mobilità ed il distanziamento sociale, nonché interventi economico-finanziari volti al riconoscimento dei mancati ricavi realizzati.

La Società ha dovuto quindi necessariamente rivedere, in modalità d'urgenza, l'intera gestione operativa, organizzativa, economica e finanziaria, a seguito della rimodulazione dei servizi in allineamento alle disposizioni nazionali e regionali.

Tali azioni, hanno comportato l'elaborazione ed implementazione di un complesso piano di intervento volto, in primo luogo, ad implementare tutte le misure necessarie in linea con le raccomandazioni dell'OMS e delle autorità nazionali, per preservare la salute dei propri clienti e dipendenti e supportare la prevenzione del contagio nelle proprie sedi amministrative ed operative. Tale piano ha poi comportato fin dall'inizio della fase pandemica la rimodulazione dei servizi in conseguenza delle restrizioni nazionali e regionali imposte con conseguente gestione in emergenza dell'esubero di personale; ed in conseguenza di tali limitazioni l'Azienda ha lavorato per cercare di comprimere - ove possibile - i costi variabili e monitorare costantemente i fabbisogni finanziari drasticamente impattati in conseguenza del crollo dei ricavi da traffico.

Il 2021 caratterizzato dal protrarsi della crisi pandemica, dovrebbe comportare 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, che si sono rese e, non si può escludere, potranno ulteriormente rendersi necessarie per contrastare l'emergenza indurrà 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. A parità di servizi richiesti dagli Enti, è atteso un intervento normativo a livello nazionale e locale che tenga conto dei necessari riconoscimenti economici alle aziende colpite dalla crisi.

L'esercizio 2021 rappresenta il terzo anno del Piano industriale 2019-2023, approvato dal Consiglio di Amministrazione, che esplicita l'indirizzo di consolidamento e sviluppo del *business* gestito dalla Società, attraverso la partecipazione alla gara regionale indetta dalla Regione. In tale ambito, la Società provvederà a sviluppare – unitamente ai partners – un'offerta particolarmente attenta alle esigenze di qualità del servizio da offrire alla clientela, unitamente all'attenzione alla tenuta complessiva della stessa, basandosi su fondamentali patrimoniali e finanziari consolidatisi in questo primo triennio di attività. Tale offerta terrà conto del mutato scenario di mobilità causato dalla pandemia da Covid che, inevitabilmente, impatterà sul livello di servizio richiesto dagli Enti anche per i prossimi anni. Si rammenta, a tal proposito, che le linee guida allegate all'ordinanza n. 41 del 1^o maggio 2020 del Presidente della Regione Campania prevedono espressamente la "possibilità di sospendere, fino al termine delle misure di contenimento del virus, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti di trasporto pubblico locale, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza".

In data 22 febbraio 2021 è pervenuto alla società da ACAMIR, il provvedimento di sospensione per la durata di 12 mesi a decorrere dalla cessazione dello stato di emergenza COVID-19, ad oggi confermato al 30 aprile 2021, della seconda fase della procedura di gara di cui alla determinazione Direttoriale n.24 del 24 gennaio 2020, e quindi fino al 30 aprile 2022.

Salerno, 4 marzo 2021

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente



02

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2020

Prospetti contabili

PROSPETTO DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA*valori in unità di euro*

	Note	31.12.2020	31.12.2019
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	5	13.231.809	9.640.761
Investimenti immobiliari		-	-
Attività immateriali	6	2.434.741	2.454.516
Attività per imposte anticipate		-	-
Partecipazioni	7	141.491	141.491
Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	8	-	-
Crediti commerciali non correnti	11	-	-
Altre attività non correnti	9	-	-
Totale attività non correnti		15.808.041	12.236.768
Rimanenze	10	493.082	793.336
Crediti commerciali correnti	11	3.154.787	8.493.054
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	8	2.761.472	882.014
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	12	3.872	4.831
Crediti tributari	13	6.974	-
Altre attività correnti	9	1.215.900	1.193.342
Totale attività correnti		7.636.087	11.366.578
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		-	-
Totale attività		23.444.128	23.603.346
Patrimonio Netto			
Capitale sociale	14	5.900.000	5.900.000
Riserve	14	21.043	1.935
Utili (Perdite) portati a nuovo	14	(1.383.333)	(1.746.385)
Utile (Perdite) d'esercizio	14	118.749	382.160
Totale Patrimonio Netto		4.656.460	4.537.711
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	15	4.184.185	2.302.396
Fondi rischi e oneri	16	308.979	155.000
Passività per imposte differite		-	-
Debiti commerciali non correnti	17	-	-
Altre passività non correnti	18	-	-
Passività finanziarie non correnti	19	1.593.624	2.281.665
Totale passività non correnti		6.086.788	4.739.061
Debiti verso soci per finanz.gruppo	15	-	4.500.000
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	15	976.510	532.566
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri		-	-
Debiti commerciali correnti	17	7.941.178	5.970.572
Debiti per imposte sul reddito		-	-
Passività finanziarie correnti	19	1.018.613	488.543
Altre passività correnti	18	2.764.580	2.834.892
Totale passività correnti		12.700.881	14.326.573
Totale passività		18.787.669	19.065.634
Totale Patrimonio Netto e passività		23.444.129	23.603.345

CONTO ECONOMICO

valori in unità di euro

	Note	2020	2019
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	20	30.824.858	34.705.774
Altri proventi	21	1.443.724	566.768
Totale ricavi e proventi		32.268.582	35.272.542
Costo del personale	22	(18.537.599)	(21.070.661)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	23	(3.918.782)	(4.901.565)
Costi per servizi	24	(7.027.274)	(6.517.251)
Costi per godimento beni di terzi	25	(262.049)	(310.084)
Altri costi operativi	26	(487.012)	(522.276)
Costi per lavori interni capitalizzati		-	-
Totale costi operativi		(30.232.717)	(33.321.837)
Ammortamenti	27	(1.714.238)	(1.383.289)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore			
Accantonamenti		-	-
Risultato operativo		321.626	567.416
Proventi finanziari	28	361	41.228
Oneri finanziari	29	(224.561)	(226.484)
Totale proventi e oneri finanziari		(224.200)	(185.256)
Risultato prima delle imposte		97.426	382.160
Imposte sul reddito	30	21.323	-
Risultato del periodo delle attività continuative		118.749	382.160
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		-	-
Risultato netto d'esercizio		118.749	382.160

PROSPETTO DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

	<i>valori in unità di euro</i>	
Note	2020	2019
Risultato netto d'esercizio	118.749	382.160
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio:		
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	-	-
Effetto fiscale Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	-	-
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio se sono soddisfatte determinate condizioni:		
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	-	-
Differenze di cambio	-	-
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali	-	-
Totale Conto economico complessivo dell'esercizio	118.749	382.160

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

Patrimonio Netto										
	Patrimonio Netto									
	Capitale sociale	Riserve					Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserve di valutazione					
					Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti				
Saldo al 1 gennaio 2019	5.900.000	-	-	-	-	-		(1.783.156)	38.709	4.155.551
Aumento di capitale (riduzione di capitale)										-
Distribuzione dividendi										-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		1.935					1.935	36.774	(38.709)	-
Altri movimenti										-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato										-
di cui:										-
<i>Utile/(Perdita) relativi ai benefici attuariali</i>										-
<i>Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali</i>										-
Utile/(Perdita) d'esercizio									382.160	382.160
Saldo al 31 dicembre 2019	5.900.000	1.935	-	-	-	-	1.935	(1.746.384)	382.160	4.537.710
Saldo al 1 gennaio 2020	5.900.000	1.935					1.935	(1.746.384)	382.160	4.537.710
Aumento di capitale (riduzione di capitale)										-
Distribuzione dividendi										-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		19.108					19.108	363.052	(382.160)	-
Altri movimenti										-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato										-
di cui:										-
<i>Utile/(Perdita) relativi ai benefici attuariali</i>										-
<i>Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali</i>										-
Utile/(Perdita) d'esercizio									118.749	118.749
Saldo al 31 dicembre 2020	5.900.000	21.043	-	-	-	-	21.043	(1.383.332)	118.749	4.656.460

RENDICONTO FINANZIARIO

valori in unità di euro

	2020	2019
Utile/(perdita) di esercizio	118.749	382.160
Proventi(Oneri finanziari)	(114.418)	(159.392)
Ammortamenti	1.714.238	1.383.289
Accantonamenti e svalutazioni	153.979	85.000
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	-	-
Variazione delle rimanenze	300.253	(247.176)
Variazione dei crediti commerciali	5.338.267	(1.952.897)
Variazione dei debiti commerciali	1.970.606	1.746.212
Variazione imposte correnti e differite	(6.974)	-
Variazione delle altre attività	(22.558)	600.696
Variazione delle altre passività	(70.312)	(440.988)
Utilizzi fondi rischi e oneri	-	-
Pagamento benefici ai dipendenti	-	-
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' OPERATIVA	9.263.082	1.014.744
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(11.469.228)	(7.110.745)
Investimenti in attività immateriali	-	(49.479)
Investimenti in partecipazioni	-	(1.331)
Investimenti al lordo dei contributi	(11.469.228)	(7.161.555)
Contributi-immobili, impianti e macchinari	6.155.208	1.281.000
Contributi	6.155.208	1.281.000
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	28.509	8.059
Disinvestimenti	28.509	8.059
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO	(5.285.511)	(5.872.496)
Variazione delle passività del leasing	(157.972)	2.770.208
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	1.881.789	142.687
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(3.941.638)	102.860
Variazione delle attività finanziarie	(1.879.458)	1.461.705
Dividendi	-	-
Variazioni patrimonio netto	-	-
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' FINANZIARIA	(4.097.279)	4.477.460
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	(959)	1.869
Disponibilità liquide a inizio periodo	4.831	2.962
Disponibilità liquide a fine periodo	3.872	4.831

NOTE AL BILANCIO

NOTE AL BILANCIO

1 Premessa

Busitalia Campania S.p.A. (nel seguito anche la "Società" ovvero "Busitalia Campania") è una società operante nell'ambito del bacino di Salerno, organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Salerno. La Società è soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

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

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

2 Criteri di redazione del bilancio

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards - IAS* e *International Financial Reporting Standards - IFRS*) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'IFRS *Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi riportati nel presente documento.

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

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

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

- 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 Conto economico è stato predisposto classificando i costi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle *continuing operation* e di 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;

- 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, pur considerando l'attuale situazione di incertezza generata dalla pandemia da coronavirus. Ciò, anche considerando la qualifica di Busitalia Campania a presentare l'offerta per partecipare alla gara europea per l'affidamento in concessione dei servizi minimi di TPL su gomma della Regione Campania, incluso il bacino di Salerno. Si ritiene che sarà possibile fare una valutazione più accurata in merito una volta predisposto il Piano Economico e Finanziario da presentare in gara, che fornirà elementi oggettivi di valutazione. Infatti, ad oggi non è noto in che misura le modalità di subentro dell'eventuale nuovo concessionario potranno assicurare la piena recuperabilità dei valori dell'attivo della Società. In pendenza degli elementi sopra descritti, le valutazioni in merito alla recuperabilità degli asset e, in particolare dell'avviamento, come più dettagliatamente illustrato nella successiva nota 7 "attività immateriali", sono state formulate sulla base del presupposto che almeno uno dei Lotti dei Servizi minimi TPL su gomma messi a gara dalla Regione Campania venga aggiudicato alla Busitalia Campania. Tale scenario assicurerebbe, a parere degli Amministratori, la piena recuperabilità dei valori dell'attivo e la prosecuzione dell'attività aziendale anche nel medio-lungo periodo.

Infine, si evidenzia che la tempistica prevista per il completamento della procedura di gara in questione esclude definitivamente che la stessa porti alla stipula del nuovo contratto di servizio prima della fine dell'esercizio 2021. In particolare, come da comunicazione ACAMIR, è stata indetta la sospensione, per la durata di 12 mesi a decorrere dalla cessazione dello stato di emergenza COVID-19 (fissato al 30 aprile 2021) delle fasi successive della procedura di gara, e quindi al 30 aprile 2022.

La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 5- Gestione dei rischi finanziari.

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

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

Nella predisposizione del presente bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019, 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 applicate sono rapportate alla vita utile residua per singolo cespite del valore netto contabile, eventualmente rivalutato, conferito con il ramo d'azienda in continuità contabile.

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.

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 stimata vita utile.

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 stimata vita utile. I costi relativi alla manutenzione dei programmi *software* sono spesi nel momento in cui sono sostenuti.

(b) Avviamento

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

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

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 netto contabile della stessa e sono rilevati a conto economico al momento dell'alienazione.

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

Le partecipazioni detenute dall'impresa, non di controllo né di collegamento, che non siano quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulti attendibile sono valutate, comunque, al costo.

Strumenti Finanziari

i. Classificazione e valutazione di Attività finanziarie

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dalla Società riflette sia dal Modello di business secondo il quale vengono gestite tali attività, sia le caratteristiche dei loro flussi finanziari. Il Modello di business indica se

i flussi di cassa connessi con l'attività deriveranno alla società dai soli incassi degli stessi in base al contratto, dalla vendita della attività finanziaria stessa, o da entrambi. Ai fini della valutazione circa le caratteristiche dei flussi di cassa, la Società effettua il c.d. SPPI Test (Solely Payment of Principal and Interest Test) a livello di singolo strumento, per definire se lo stesso genera flussi che rappresentano il solo pagamento di capitale e interessi (SPPI Test superato).

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

- costo ammortizzato CA
- fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI)
- fair value rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL)

(a) Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ii. Classificazione e valutazione di Passività finanziarie

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

iii. Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari derivati

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

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

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

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

“riserva da *cash flow hedge*” a esso relativa viene mantenuta sino a quando non si manifesta il contratto sottostante. La contabilizzazione della copertura come cash flow hedge è cessata prospetticamente.

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.

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.

Benefici ai dipendenti

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.

Fondi rischi ed 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

Ricavi da contratti con i clienti

i. Rilevazione iniziale e valutazione successiva

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

I ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di 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 per i servizi di trasporto su gomma sono regolati dalle Condizioni Generali di trasporto che si applicano sulle varie tipologie di servizio.

Il contratto con il cliente sebbene garantisca accesso ad eventuali diverse prestazioni le stesse vengono considerate come un'unica *performance obligation* di cui il cliente può beneficiare. I ricavi sono considerati di competenza dal momento in cui il servizio viene usufruito da parte del cliente.

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*.

ii. Corrispettivi variabili

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

iii. Presenza di una componente finanziaria significativa

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

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

La Società capitalizza i costi sostenuti per l'ottenimento del contratto e che non avrebbe sostenuto se non lo avesse ottenuto (es. commissioni di vendita), quando prevede di recuperarli. Mentre nel caso di mancato contratto, li capitalizza solo se esplicitamente addebitabili al cliente. La Società capitalizza i costi sostenuti per l'adempimento del contratto solo

quando questi sono direttamente correlati al contratto, consentono di disporre di nuove e maggiori risorse per gli adempimenti futuri e si prevede che saranno recuperati.

Contributi pubblici

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

Contributi in conto impianti

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

Contributi in conto esercizio

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

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

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2020.

Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards

Il 29 marzo 2018, lo IASB ha pubblicato la versione rivista del *Conceptual Framework for Financial Reporting*. Le principali modifiche rispetto alla versione del 2010 riguardano: un nuovo capitolo in tema di valutazione, migliori definizioni e *guidance*, in particolare con riferimento alla definizione di passività, chiarimenti di importanti concetti, come *stewardship*, prudenza e incertezza nelle valutazioni. Il documento è stato omologato in data 29 novembre 2019. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Amendments to IFRS 3 – Business Combination

Il 22 ottobre 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento all'IFRS 3 *Business Combination*. La modifica ha interessato la definizione di *business*, intesa, attualmente, come un insieme integrato di attività che è possibile condurre e gestire allo scopo di fornire beni o servizi ai clienti, generare reddito da investimenti (come dividendi o interessi) o generare altri redditi da attività ordinarie. In precedenza, la definizione veniva utilizzata per intendere un insieme integrato di attività in grado di essere condotto e gestito allo scopo di fornire un rendimento sotto forma di dividendi, costi inferiori o altri vantaggi economici direttamente agli investitori o ad altri proprietari, membri o partecipanti. Il documento è stato omologato in data 21 aprile 2020. Le modifiche si applicano a tutte le *business combination* e acquisizioni di attività successive al 1° gennaio 2020, con possibilità di applicazione anticipata. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Amendments to IAS 1 and IAS 8 – Definition of material

Il 31 ottobre 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 1 e allo IAS 8 *Definition of Material*. Le principali modifiche hanno riguardato l'allineamento dei riferimenti e delle citazioni presenti in alcuni IFRS in modo che essi richiama la nuova versione del *Conceptual Framework*, approvata a marzo 2018, e non più quella del 2010. L'emendamento è applicabile ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2020 o successivamente. Il documento è stato omologato in data 29 novembre 2019. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7

Il 26 settembre 2019 lo IASB ha pubblicato il documento *Interest Rate Benchmark Reform (Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7)*, che modifica le disposizioni in tema di *hedge accounting* dell'IFRS 9 e dello IAS 39, nonché l'IFRS 7.

Il documento è stato omologato in data 15 gennaio 2020. Le modifiche sono entrate in vigore dal 1° gennaio 2020 con possibilità di applicazione anticipata. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Amendments to IFRS 16 Leases COVID-19 Related Rent Concessions

In data 28 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato "COVID-19 *Related Rent Concessions (Amendment to IFRS 16)*". Il documento prevede per i locatari la facoltà di contabilizzare le riduzioni dei canoni connesse alla pandemia da COVID-19 senza dover valutare, tramite l'analisi dei contratti, se è rispettata la definizione di *lease modification* dell'IFRS 16. Pertanto, i locatari che applicano tale facoltà potranno contabilizzare gli effetti delle riduzioni dei canoni di affitto direttamente a conto economico alla data di efficacia della riduzione. La modifica, applicabile ai bilanci aventi inizio al 1° giugno 2020 con possibilità di applicazione anticipata al 1° gennaio 2020, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

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

Amendments to IFRS 4, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 16, and IAS 39, IAS 37 Interest Rate Benchmark Reform–Phase 2

In data 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.

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 – Deferral of effective Date

In data 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 lungo termine.

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

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

In data 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.*

Tutte le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2022.

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. Le poste di bilancio per le quali sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci. Ad incidere è l'incertezza che caratterizza le assunzioni oltre che le condizioni sulle quali si basano le stime primo, tra tutti, al momento, è l'impatto della pandemia COVID-19, tuttora in divenire, a cui sono legati possibili scenari futuri molto variegati e diversi negli effetti. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

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

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

Riduzione di valore delle attività non finanziarie

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

Riduzione di valore delle attività finanziarie

Il modello di *impairment* previsto dall'IFRS 9, stabilisce che la perdita attesa viene definita come la somma delle perdite attese derivanti dagli eventi di default che possono colpire lo strumento finanziario su un determinato orizzonte temporale; ciò si concretizza nella rilevazione della perdita attesa sia utilizzando dati passati e presenti, nonché informazioni in merito a circostanze future (*forward looking*).

Ammortamenti

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

Fondi rischi e oneri

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

4 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.

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione di credito nei confronti delle controparti, le società che li utilizzano hanno in vigore una specifica *policy* che definisce limiti di concentrazione per controparte e per classe di *rating*. Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, la Società è responsabile per la gestione e l'analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti della pubblica amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito della società al 31 dicembre 2020, confrontata con il saldo al 31 dicembre 2019

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	31.12.2020	31.12.2019
Crediti commerciali correnti	3.177	8.516
Fondo svalutazione	(23)	(23)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	3.155	8.493
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	2.764	885
Fondo svalutazione	(3)	(3)
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati) al netto del fondo svalutazione	2.761	882
Altre attività correnti	822	984
Fondo svalutazione	(26)	(26)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	796	958
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione *	6.713	10.333

**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>	
	31.12.2020	31.12.2019
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	3.449	8.970
Clienti Terzi	497	443
Società del gruppo	2.767	920
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	6.713	10.333
	31.12.2020	31.12.2019
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	51,38%	87%
Clienti Terzi	7,4%	4%
Società del gruppo	41,22%	9%
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 2020 e al 31 dicembre 2019, raggruppate per scaduto ed esposte escludendo le disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

valori in migliaia di euro

31.12.2020						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione	2.450	108	317	365	210	3.449
Fondo Svalutazione	-				-	-
Pubblica Amministrazione (netto)	2.450	108	317	365	210	3.499
Società del Gruppo	2.764		-	5	-	2.770
Fondo Svalutazione	(3)		-	-	-	(3)
Società del Gruppo (netto)	2.761	-	-	5	-	2.767
Clienti terzi	20	240	241	45	-	546
Fondo Svalutazione		(24)	(25)	-	-	(49)
Clienti terzi (netto)	20	216	216	45	-	497
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	5.514	324	455	454	211	6.713
31.12.2019						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione	1.088	3.563	3.563	548	208	8.970
Fondo Svalutazione	-				-	-
Pubblica Amministrazione (netto)	1.088	3.563	3.563	548	208	8.970
Società del Gruppo	885	38		-	-	923
Fondo Svalutazione	-3		-	-	-	-3
Società del Gruppo (netto)	882	38	-	-	-	920
Clienti terzi	4	244	244	-	-	492
Fondo Svalutazione		(24)	(25)	-	-	(49)
Clienti terzi (netto)	4	220	219	-	-	443
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	1.974	3.821	3.782	548	208	10.333

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019, così come determinati dall'agenzia di *rating* Standard & Poor's:

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-	-	-	2.764	3.589	-
da BB a BB+	-	-	-	-	-
da B a CCC	-	-	-	528	-
da C a CC	-	-	-	-	-
D	-	-	-	-	-
Valori contabili lordi	-	-	2.764	4.117	-
Fondo Svalutazione	-	-	3	52	-
Valore netto	-	-	2.761	4.065	-

31.12.2019					
FVTPL	FVOCI	Costo ammortizzato			
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime- not impaired	Lifetime- impaired
da AAA a BBB-	-	-	885	9.008	-
da BB a BB+	-	-	-	-	-
da B a CCC	-	-	-	495	-
da C a CC	-	-	-	-	-
D	-	-	-	-	-
Valori contabili lordi	-	-	885	9.053	-
Fondo Svalutazione	-	-	3	52	-
Costo ammortizzato	-	-	882	9.451	-

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

	<i>Valori in migliaia di euro</i>			Totale
	<i>12-months expected credit losses</i>	<i>Lifetime-not impaired</i>	<i>Lifetime-impaired</i>	
Saldo al 31 dicembre 2019	3	49	-	51
Rivalutazione netta del fondo svalutazione	-	-	-	-
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – non deteriorato	-	-	-	-
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – deteriorato	-	-	-	-
Attività finanziarie rimborsate	-	-	-	-

Attività finanziarie acquisite	-	-	-	-
Utilizzo fondo svalutazione	-	-	-	-
Saldo al 31 dicembre 2020	3	49	-	51

RISCHIO DI LIQUIDITÀ

Il rischio di liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della struttura Finanza della Direzione Centrale Finanza, Controllo e Patrimonio della Capogruppo, 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. Questo obiettivo implica il mantenimento di adeguate disponibilità liquide, titoli a breve termine, nonché linee di credito *committed* e *uncommitted*. La Capogruppo 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 2020 al 31 dicembre 2019, indicati al lordo degli interessi da versare, sono espone nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

31-dic-20	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							
Debiti finanziari verso società del Gruppo	5.161	5.161	485	484	963	2.625	603
Finanziamenti da soci	-	-	-	-	-	-	-
Passività finanziarie	2.612	2.612	270	260	521	1.518	43
Passività finanziarie non derivate	7.773	7.773	755	744	1.484	4.143	646
Debiti commerciali	7.941	7.941	7.941	-	-	-	-
Passività finanziarie derivate	-	-	-	-	-	-	-

valori in migliaia di euro

31-dic-19	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							
Debiti finanziari verso società del Gruppo	2.835	2.835	265	268	545	1.456	301
Finanziamenti da soci	4.500	4.500	4.500	-	-	-	-
Passività finanziarie	2.770	2.770	244	244	488	1.466	328
Passività finanziarie non derivate	10.105	10.105	5.009	512	1.033	2.922	629

Debiti commerciali	5.971	5.971	5.971	-	-	-	-
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-dic-20	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Debiti finanziari verso soc. del Gruppo	5.161	969	3.588	603
Finanziamenti da soci	-	-	-	-
Passività da leasing	2.612	530	2.039	43
Totale Passività finanziarie non derivate	7.773	1.499	5.627	646
Debiti commerciali	7.941	7.941	-	-

valori in migliaia di euro

31-dic-19	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Debiti finanziari verso soc. del Gruppo	2.835	533	2.001	301
Finanziamenti da soci	4.500	4.500	-	-
Passività da leasing	2.770	488	1.954	328
Totale Passività finanziarie non derivate	10.105	5.521	3.955	629
Debiti commerciali	5.971	5.971	-	-

Con riferimento alle tabelle sopra riportate si evidenzia che la Società ha estinto il debito verso la controllante Busitalia Sita Nord per l'importo 4.500 milioni. Nel corso dell'esercizio è stata concessa ed utilizzata dalla società una linea di credito revolving per l'importo di 5 milioni verso la controllante FS, finanziamento rimborsato a fine 2020.

I debiti finanziari verso società del gruppo sono costituiti da finanziamenti concessi da Fercredit per l'acquisto di autobus.

RISCHIO DI MERCATO

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

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

Rischio di tasso di interesse

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

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

La seguente tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	5.161	5.161	485	484	963	2.625	603
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-	-
Saldo al 31 dicembre 2020	5.161	5.161	485	484	963	2.625	603
Tasso variabile	7.335	7.335	4.765	268	545	1.456	301
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-	-
Saldo al 31 dicembre 2019	7.335	7.335	4.765	268	545	1.456	301

Rischio di cambio

La Società è attiva esclusivamente nel mercato Italiano. Pertanto, non è esposta al rischio cambio derivante dalle conversioni 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 che segue 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:

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2020	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	di cui derivati di copertura
Crediti commerciali correnti	3.155	-	-
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	2.761	-	-
Disponibilità liquide	4	-	-
Altre attività correnti	1.223	-	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	-	4.184	-
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	-	1.594	-
Finanziamenti a breve termine	-	977	-
Debiti commerciali correnti	-	7.941	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	-	1.019	-
Altre passività non correnti	-	2.765	-
	7.143	18.479	-
31 dicembre 2019	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	di cui derivati di copertura
Crediti commerciali correnti	8.493	-	-
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	882	-	-
Disponibilità liquide	5	-	-
Altre attività correnti	1.193	-	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	-	2.302	-
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	-	2.282	-
Finanziamenti a breve termine	-	5.033	-
Debiti commerciali correnti	-	5.971	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	-	488	-
Altre passività non correnti	-	2.835	-
	10.573	18.911	-

5 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. Nel corso del 2020 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
IFRS 16	3.203	0	0	0	0	3.203
Costo storico	133	8.815	0	211	143	9.303
Ammortamenti e perdite di valore	(470)	(939)	0	(176)	0	(1.584)
Contributi	0	(1.281)	0	0	0	(1.281)
Consistenza al 01.01.2020	2.867	6.595	-	35	143	9.641
IFRS 16	370	0	0	0	0	370
Investimenti	0	9.214	0	8	2.050	11.272
Ammortamenti	(574)	(1.107)	0	(13)	0	(1.694)
Contributi	0	(6.155)	0	0	0	(6.155)
Alienazioni e dismissioni	0	(60)	0	0	(143)	(203)
Totale variazioni	(204)	1.892	-	(5)	1.907	3.590
IFRS 16	3.573	0	0	0	0	3.573
Costo storico	133	17.969	0	219	2.050	20.372
Ammortamenti e perdite di valore	(1.044)	(2.046)	0	(189)	0	(3.279)
Contributi	0	(7.436)	0	0	0	(7.436)
Consistenza al 31.12.2020	2.662	8.487	-	30	2.050	13.232
Alienazioni e dismissioni						
Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni	0	(331)	0	0	0	(331)
Decrementi f.do ammortamento per dismissioni	0	271	0	0	0	271
Totale alienazioni e dismissioni	-	(60)	-	-	-	(60)

Gli investimenti complessivi dell'esercizio ammontano a 11.272 mila euro e sono relativi principalmente all'acquisto autobus per complessivi 11.264 mila euro, 50 nuovi autobus acquistati per 8.793 mila euro con il finanziamento al 70% della Regione Campania; n.18 autobus usati per 421 mila euro.

Tra le immobilizzazioni in corso è stato iscritto l'importo di 2.050 mila euro riferito all'acquisto di n. 10 autobus, non ancora in esercizio.

Altri investimenti riguardano l'acquisto di computer portatili per 8 mila euro necessari per lo svolgimento dell'attività lavorativa in modalità smart working.

Le variazioni in diminuzione più significative afferiscono alla quota di ammortamento dell'esercizio calcolata in considerazione della vita utile residua per come definita in fase di valutazione dei beni.

Non si rilevano oneri finanziari capitalizzati relativi alla voce "Immobili, impianti e macchinari" e che al 31 dicembre 2020 la suddetta voce non risulta gravata da ipoteche o privilegi.

Ammortamento dell'esercizio relativo a Terreni e Fabbricati per un importo di 572 mila euro comprende il valore degli ammortamenti delle attività per diritto di utilizzo derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 pari a 563 mila euro.

Tra le consistenze all'01.01.2020 si rilevano incrementi per 370 mila euro relativo al Diritto d'uso IFRS 16 su Fabbricati civili in particolare relativo agli uffici e alla biglietteria di Salerno e rimesse e uffici periferici.

Valori in migliaia di euro

di cui ATTIVITA' PER DIRITTI D'USO	Terreni, fabbricati	Totale
Costo storico	3.203	3.203
Ammortamenti e perdite di valore	(452)	(452)
Contributi	0	0
Consistenza al 01.01.2020	2.751	2.751
Incrementi	370	370
Ammortamenti	-	-
	561	561
Totale variazioni	191	191
Costo storico	3.573	3.573
Ammortamenti e perdite di valore	-	-
	1.013	1.013
Contributi	0	-
Consistenza al 31.12.2020	2.560	2.560

6 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

	Costi di sviluppo	Dir.di brev.ind. e dir.ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Avviamento	Totale
Consistenza al 31.12.2019	0	0	44	0	0	2.410	2.454
Investimenti	0	0	0	0	0	0	0
Ammortamenti	0	0	(20)	0	0	0	(20)
Totale variazioni	0	0	(20)	0	0	0	(20)
Costo storico	-	-	44	0	0	2.410	2.454
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(20)	-	0	-	(20)
Consistenza al 31.12.2020	-	-	24	-	-	2.410	2.434

La voce comprende prevalentemente il valore dell'Avviamento generato dalla differenza fra il costo sostenuto per l'acquisizione del ramo da CSTP ed il valore corrente delle relative attività e passività identificate al momento dell'acquisizione.

L'avviamento è classificato come attività immateriale a vita utile indefinita e, pertanto, non viene assoggettato ad ammortamento sistematico bensì a valutazione annuale volta a individuare eventuali perdite di valore (*Impairment test*).

Non si rilevano oneri finanziari capitalizzati relativi alla voce "Attività immateriali".

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

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

CGU	Avviamento (valori in migliaia di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth rate
Busitalia Campania	2.410	5,75%	0%

Per l'avviamento realizzato al momento di acquisizione del Ramo TPL la Società, in applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 "Impairment of assets", ha effettuato il relativo test al fine di verificare la capacità della unica CGU "Busitalia Campania" di remunerare il capitale investito. Il test è stato effettuato confrontando il Capitale Investito Netto con il valore recuperabile della CGU. Il valore recuperabile della CGU è stato determinato con riferimento al maggiore tra il *fair value* ed il valore d'uso.

La metodologia utilizzata è stata quella dei flussi di cassa operativi scontati ("Discounted Cash Flow Method" o "DCF"). Il tasso di attualizzazione dei flussi di cassa attesi utilizzato per gli esercizi di *impairment*, "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*), è pari a 5,75%.

Ai fini dello svolgimento del test di *impairment* relativo alla recuperabilità dell'avviamento iscritto nel presente bilancio, gli amministratori nella formulazione delle loro assunzioni hanno considerato valori patrimoniali e flussi reddituali futuri coerenti con quelli risultanti dal piano industriale 2019-2023, approvato dal Consiglio di Amministrazione nel corso del mese di gennaio 2019, ma prendendo in considerazione l'orizzonte temporale fino al 2032 confidando nell'aggiudicazione di almeno uno dei 3 Lotti dei Servizi minimi TPL su gomma messi a gara dalla Regione Campania, a partire quindi dal 2022 per i successivi nove anni.

Non sono emerse perdite di valore per la CGU sottoposta al test.

7 Partecipazioni

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

valori in migliaia di euro

	Valore netto 31.12.2020	Valore netto 31.12.2019	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
Altre imprese	141	141	-

Non si rilevano variazioni nelle partecipazioni al Consorzio Unicocampania e a Napoli City Sightseeing.

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2019	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto 31.12.2020	Fondo Svalutazione Cumulato
		Acquisizioni sottoscrizioni	Alienazioni rimborsi	Svalutazioni ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti		
Altre imprese	141	-	-	-	-	-	141	
Consortio UnicoCampania	11	-	-	-	-	-	11	
Citysightseeing	130	-	-	-	-	-	130	

8 Attività finanziarie non correnti e correnti

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

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie disponibili per la vendita									
Conto corrente intersocietario	-	2.761	2.761	-	882	882	-	1.879	1.879
Totale	-	2.761	2.761	-	882	882	-	1.879	1.879

Il valore delle attività finanziarie fa riferimento al credito verso la controllante Ferrovie dello Stato Italiane per il saldo del *cash pooling* al 31 dicembre 2020.

9 Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

valori in migliaia di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altre Amministrazioni dello Stato	-	558	558	-	531	531	-	27	27
Creditori diversi e ratei/risconti	-	684	684	-	688	688	-	(4)	(4)
Totale	-	1.242	1.242	-	1.219	1.219	-	23	23
Fondo svalutazione	-	(26)	(26)	-	(26)	(26)	-	-	-
Totale netto fondo svalutazione	-	1.216	1.216	-	1.193	1.193	-	23	23

Le Altre attività correnti pari complessivamente a 1.216 mila euro fanno riferimento principalmente al credito per bonus gasolio legato all'attività di trasporto pubblico locale per 275 mila euro, ai crediti verso istituti previdenziali 133 mila euro, ai contributi in c/esercizio per oneri malattia per 558 mila euro, a risconti principalmente su massa vestiario e tasse di circolazione per 116 mila euro e a risconti su premi assicurativi per 95 mila euro.

Informativa ex. Legge 4 agosto 2017, n. 124

Si rileva nel corso dell'esercizio 2020, il riconoscimento di un contributo in conto investimenti per l'acquisto di 50 autobus dalla Regione Campania pari a 6.155.209 euro.

Inoltre la Società ha incassato l'anticipo del Contributo D.L. 34/20 (cd. Rilancio) di 1.059.894 euro tramite la Regione Campania.

10 Rimanenze

La voce risulta così composta:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	493	793	(300)
Fondo svalutazione	-	-	-
Valore netto	493	793	(300)
Acconti	-	-	-
Totale Rimanenze	493	793	(300)
Materiali	Valore lordo	Valore lordo	Variazione
Carburanti	103	103	-
Lubrificanti			
Ricambi	390	690	(300)
	493	793	(300)

Le rimanenze di magazzino sono costituite principalmente da materiali di ricambio per la manutenzione interna del parco rotabile pari a 390 mila euro e per 103 mila euro dallo stock carburanti in giacenza nei depositi al 31.12.2020.

11 Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	-	2.301	2.301	-	1.142	1.142	-	1.159	1.159
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	-	402	402	-	31	31	-	371	371
Crediti da Contratto di Servizio:	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Contratto di Servizio verso le Regioni	-	468	468	-	7.304	7.304	-	- 6.835	- 6.835
- Contratto di Servizio verso lo Stato	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti verso società del Gruppo	-	5	5	-	38	38	-	- 33	- 33
Altri crediti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fondo svalutazione	-	(22)	(22)	-	(22)	(22)	-	-	-
Totale netto fondo svalutazione	-	3.154	3.154	-	8.493	8.493	(5.338)	(5.338)	(5.338)

I crediti commerciali subiscono una variazione in diminuzione di 5.388 mila euro rispetto all'esercizio precedente grazie all'erogazione a titolo di anticipazione delle mensilità di novembre e dicembre 2020 delle fatture relative ai servizi minimi da parte della Regione Campania.

I Crediti verso amministrazioni dello Stato ed altre amministrazioni pubbliche sono relativi ai crediti per servizi aggiuntivi per fatture emesse pari a 468 mila euro e per fatture da emettere per i mesi di novembre e dicembre per 402 mila euro.

Tra i clienti ordinari pari a 2.301 mila euro sono inclusi principalmente i crediti verso il Consorzio Unico Campania che gestisce la vendita dei titoli di viaggio e prestazioni diverse, mentre i crediti verso Società del Gruppo pari a 5 mila euro fanno riferimento ai crediti verso Busitalia – Sita Nord per rimborso cariche sociali dell'amministratore delegato.

12 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Depositi bancari e postali	-	-	-
Denaro e valori in cassa	4	5	(1)
Totale	4	5	(1)

I saldi di banca e di cassa sono utilizzabili liberamente dalla Società. Il dato relativo all'assorbimento del flusso di cassa da attività operativa per le cui dinamiche finanziarie si rimanda al prospetto di Rendiconto finanziario.

13 Crediti tributari

La voce è così dettagliata:

Descrizione	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
IRAP	7	-	7
Totale	7	-	7

La voce evidenzia il credito Irap al 31 dicembre 2020 pari a 7 mila euro.

14 Patrimonio netto

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

Capitale sociale

Il capitale sociale della società al 31 dicembre 2020 risulta interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 5.900.000 azioni ordinarie da nominali 1 euro cadauno, per un totale di 5.900.000 euro.

Utili/(Perdite) portati a nuovo

L'importo pari a 1.383 mila euro fa riferimento alle perdite d'esercizio degli anni 2016-2017 portate a nuovo e agli utili di esercizio 2018 e 2019, come deliberato in sede di approvazione delle Relazioni finanziarie annuali dall'Assemblea ordinaria dei soci.

Riserve

L'importo di 21 mila euro si riferisce alla riserva legale accumulata con gli utili degli esercizi 2018 e 2019. L'importo pari a 51 mila euro fa riferimento alla Riserva FTA dove sono riflessi gli effetti della prima applicazione dell'IFRS 9.

Risultato dell'esercizio

La Società presenta un risultato positivo di 119 mila euro.

15 Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

La voce ammonta a 5.161 mila euro ed è così dettagliata:

Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Debiti finanziari verso società del Gruppo	4.184	2.302	1.882
Totale	4.184	2.302	1.882

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Finanziamenti da soci (breve termine)	-	4.500	(4.500)
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	977	533	444
Totale	977	5.033	(4.056)
Totale Finanziamenti	5.161	7.335	(2.174)

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

valori in migliaia di euro

Voci del flusso di cassa generato/(assorbito) da attività finanziaria	31.12.2019	Effetto da Rendiconto finanziario	Effetti non monetari			31.12.2020
			Nuovi leasing	Riserva CFH	Altro	
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	7.335	(2.174)	-	-	-	5.161
Passività finanziarie	2.771	(158)				2.613
Variazione delle altre attività finanziarie	(882)	(1.879)		-	-	(2.761)
Totale	9.224	4.211				5.013

Di seguito il riepilogo per controparte dei finanziamenti in essere:

valori in migliaia di euro

Creditore	Valuta	31.12.2020		31.12.2019	
		Valore	Valore	Valore	Valore
		Nominale	Contabile	Nominale	Contabile
Busitalia Sita Nord				4.500	4.500
Fercredit		5.161	5.161	2.835	2.835
Totale Finanziamenti		5.161	5.161	7.335	7.335

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta, esposta nello Stato Patrimoniale riclassificato, come riportato nella Relazione sulla gestione al 31 dicembre 2020 confrontata con il 31 dicembre 2019:

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	(770)	4.634	(5.404)
Conti correnti di tesoreria	(2.761)	(882)	(1.879)
Debiti verso altri finanziatori verso società del Gruppo FS	977	533	444
Finanziamenti da Soci		4.500	(4.500)
Passività del leasing	1.019	488	531
Disponibilità liquide	(4)	(5)	1
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	5.778	4.584	1.194
Debiti verso altri finanziatori verso società del Gruppo FS	4.184	2.302	1.882
Passività del leasing	1.594	2.282	(688)
Totale complessivo	5.007	9.218	(4.211)

I debiti finanziari verso società del Gruppo a medio/lungo termine e a breve termine pari complessivamente a 5.161 mila euro esprimono il debito verso la consociata Fercredit finalizzato all'acquisto degli autobus.

16 Fondi rischi ed oneri

La voce presenta un saldo al 31 dicembre 2020 di 309 mila euro con una variazione in aumento di 154 mila euro. Il saldo fa riferimento per 300 mila euro alla stima degli oneri di competenza 2020 per "vacatio contrattuale" del CCNL degli autoferrotranvieri e per 9 mila euro dalla stima del rischio di soccombenza per cause giuslavoristiche in essere.

17 Debiti commerciali non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	-	6.670	6.670	-	5.286	5.286	-	1.384	1.384
Acconti commerciali	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	-	1.272	1.272	-	685	685	-	587	587
Totale	-	7.941	7.941	-	5.971	5.971	-	1.970	1.970

I debiti verso fornitori si riferiscono principalmente ai debiti contratti dalla Società nel corso dell'esercizio per la fornitura di ricambi, combustibili e lubrificanti e alle prestazioni di servizi di manutenzione del parco rotabile.

18 Altre passività non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti vs Istituti di Previdenza e di Sicurezza Sociale	-	806	806	-	876	876	-	-69	-69
Debiti per IVA	-	1	1	-	8	8	-	-7	-7
Altri debiti verso società del Gruppo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti per consolidato fiscale	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri debiti e ratei/risconti passivi	-	1.957	1.957	-	1.951	1.951	-	6	6
Totale	-	2.765	2.765	-	2.835	2.835	-	(70)	(70)

Gli Altri debiti fanno riferimento a debiti tributari per ritenute alla fonte operate.

I debiti nei confronti dell'INPS sia per oneri contributivi che per 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 devoluti ai fondi previdenziali, regolarmente versati nel mese di gennaio 2021, sono legati al personale dipendente.

I risconti passivi si riferiscono principalmente agli abbonamenti annuali venduti nel corso dell'anno 2020, pari a 915 mila euro, gli Altri debiti comprendono prevalentemente il fondo franchigie su sinistri passivi per €/265, l'adeguamento del fondo ferie non godute fino al mese di dicembre 2020 per €/000 327, il premio di risultato per €/000 100 e altre competenze dell'esercizio non liquidate nel mese di dicembre.

19 Passività finanziarie non correnti e correnti

Di seguito il dettaglio delle passività finanziarie:

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Passività per leasing	1.594	1.019	2.612	2.282	489	2.770	-688	530	- 158
Totale	1.594	1.019	2.612	2.282	489	2.770	(688)	530	(158)

Tra le passività finanziarie al 31.12.2020 si rilevano le passività per leasing in applicazione dell'IFRS 16, L'importo rappresenta l'impegno finanziario che ha la Società al 31.12.2020 a seguito della sottoscrizione di canoni di leasing relativi principalmente ai tre depositi societari CSTP, uffici e biglietteria di Salerno e uffici e rimesse periferiche.

20 Ricavi delle vendite e delle prestazioni

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2020	2019	Variazione
Ricavi da mercato	5.830	9.460	(3.630)
T.P.L. Campania	5.812	9.395	(3.584)
Servizi Sostitutivi Vs/Gruppo	-	16	(16)
Servizi Sostitutivi Vs/Terzi	19	48	(30)
Ricavi da Regioni	24.995	25.246	(251)
Corrispettivi da Contratto di Servizio	24.995	25.246	(251)
Totale	30.825	34.706	(3.881)

I ricavi da mercato sono costituiti dagli introiti dei titoli di viaggio aziendali e da quelli del sistema tariffario integrato regionale TIC gestito dal Consorzio Unico Campania. Nell'anno 2020 le vendite di titoli di viaggio hanno subito un forte decremento rispetto all'anno precedente, pari a €/000 3.630, per effetto della mancata vendita derivante dalle restrizioni e dai divieti relativi agli spostamenti delle persone durante il periodo di emergenza sanitaria. Le vendite dei titoli di viaggio aziendali BIC subiscono una riduzione del 56%, ma tale riduzione è compensata dai maggiori ricavi riconosciuti dall'approvazione dell'indice di clearing relativo ai titoli TIC. I maggiori ricavi, pari a €/000 683, riguardano soprattutto un conguaglio nella distribuzione degli introiti dell'anno 2018 e un importo maggiore relativo agli abbonamenti studenti gratuiti 2019.

Il DL Rilancio n. 34/2020 ha previsto la possibilità di rimborsare gli abbonamenti mensili e annuali rimasti inutilizzati durante il periodo di lockdown e di procedere all'emissione del relativo voucher. Il Consorzio Unicomcampania ha gestito tali rimborsi come segue:

- ai beneficiari in possesso di un abbonamento mensile è stato rilasciato un equivalente abbonamento a scelta dell'utente nel periodo settembre – dicembre per un ammontare totale di 5 mila euro.
- ai beneficiari in possesso di un abbonamento annuale è stata prorogata la validità di due mesi solari. L'entità dei rimborsi richiesti dagli utenti è stata pari a 11 mila euro.

I ricavi da corrispettivi da contratto di servizio diminuiscono di circa 251 mila euro per effetto delle minori percorrenze effettuate per servizi aggiuntivi a partire dal mese di marzo.

Nell'ambito delle Disposizioni in materia di TPL, l'art. 92 comma 4 bis e 4 ter del DL 18/2020 stabilisce che al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus sui gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di trasporto scolastico, non possono essere applicate dai committenti dei predetti servizi, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, ne' sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020.

Si precisa, tali disposizioni sono state successivamente recepite dalla Regione Campania con Delibera Regionale numero 161 del 31/03/2020, 216 del 05/05/2020 e 414 del 03/08/2020, come meglio esplicitato nella sezione sull'Andamento Economico e Situazione Patrimoniale e Finanziaria del presente documento.

Si espone la disaggregazione dei Ricavi derivanti da contratti con i clienti distinti nelle categorie seguenti:

	Attività trasporto						Attività altri servizi						Totale					
	2020			2019			2020			2019			2020			2019		
	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3
Mercato geografico																		
Nazionale	30.825			34.706									30.825			34.706		
Europeo																		
Extra UE																		
Totale ricavi da contratti con i clienti	30.825			34.706									30.825			34.706		
Linee di prodotti/Tipologia di clientela																		
Ricavi da traffico/mercato	5.830			9.460									5.830			9.460		
Ricavi da contratti di servizio	24.995			25.246									24.995			25.246		
Totale ricavi da contratti con i clienti	30.825			34.706									30.825			34.706		
Tempistica per la rilevazione dei ricavi																		
Servizi trasferiti in un determinato momento																		
Servizi trasferiti nel corso del tempo	30.825			34.706									30.825			34.706		
Totale ricavi da contratti con i clienti	30.825			34.706									30.825			34.706		
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni																		
TOTALE RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	30.825			34.706									30.825			34.706		

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

<i>Valori in migliaia di euro</i>	31.12.2020	31.12.2019
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	468	7.304
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti"		
Attività da contratto	419	31
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. Tali attività sono riclassificate tra i crediti quando il diritto diviene incondizionato. Non si rilevano passività derivanti da contratti con i clienti.

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

31.12.2020

<i>Valori in migliaia di euro</i>	Attività da contratto	Passività da contratto
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"	-	-
Incrementi delle passività da contratto dovuti agli incassi, al netto degli importi rilevati tra i ricavi nel corso dell'esercizio	-	-
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	-	-
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	419	-
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento	-	-
Aggregazioni aziendali	-	-
Altre variazioni	-	-

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2020	2019	Variazione
Obblighi tariffari e di servizio			
per il trasporto viaggiatori	30.825	34.706	(3.881)
Totale	30.825	34.706	(3.881)

21 Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2020	2019	Variazione
Contributi	1.087	63	1.024
Provvigioni attive e vendita bigl. di terzi	6	11	-5
Locazioni fabbricati	80	81	-1
Indennizzi assicurativi attivi	50	73	-24
Pubblicità	51	124	-73
Multe e penalità	74	148	-74
Altre prestazioni e proventi diversi	83	59	24
Plusvalenze ordinarie	13	8	5
Totale	1.444	567	877

Le componenti principali di questa voce fanno riferimento ai contributi liquidati dalla Regione Campania per l'importo di 1.060 mila euro, contributi di cui al Fondo per la compensazione della riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri per il periodo dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020, ex art. 200 DL 34 del 19 maggio 2020, il cd Decreto Rilancio.

Tale importo è relativo al Decreto del Ministro dei Trasporti n. 340 dell'11 agosto 2020, emanato con il concerto del Ministro dell'Economia delle Finanze, che ha disposto il riparto fra le Regioni e Province Autonome di un'anticipazione dei 500 milioni. L'anticipazione, pari a 412 milioni di euro (di cui 406 milioni alle Regioni e Province Autonome), è stata calcolata a partire dai dati sui proventi da titoli di viaggio 2018 forniti dalle aziende all'Osservatorio Nazionale sulle Politiche del TPL. Si precisa che la Società non ha provveduto all'iscrizione nel presente bilancio dell'ammontare dei contributi per compensazione di mancati ricavi da TPL, di cui al Saldo previsto al DL n. 34 del 19 maggio 2020 (DL Rilancio); DL n. 104 del 14 agosto 2020 (DL Agosto) e DL n. 149 del 9 novembre (DL Ristori 2), in ragione della prudenza con cui è stata valutata al 31 dicembre 2020 la ragionevole certezza che i contributi saranno ricevuti, in ossequio quindi alle disposizioni dello IAS 20.

Altre voci riguardano gli oneri di malattia pari a 27 mila euro, pubblicità su autobus e pensiline 51 mila euro, in diminuzione per la revisione dei canoni, multe elevate a bordo degli autobus agli utenti sprovvisti di titoli di viaggio 74 mila euro, diminuite per la sospensione dell'attività di verifica da parte del personale dipendente e rimborsi assicurativi per 50 mila euro.

Informativa ex. Legge 4 agosto 2017, n. 124

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

		<i>valori in unità di euro</i>
Soggetto Erogante	Natura del Contributo	
Ministero del lavoro	Contributi Oneri malattia 2020	26.737
Regione Campania	Contributi D.L. 34/20 (D.L. Rilancio) anticipazione	1.059.894
TOTALE		1.086.631

22 Costo del personale

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

		<i>valori in migliaia di euro</i>		
		2020	2019	Variazione
·	Salari e stipendi	12.963	14.714	(1.751)
·	Oneri sociali	4.169	4.592	(423)
·	Trattamento di fine rapporto	956	985	(30)
·	Rimborsi per distacco personale	-	-	-
Personale a ruolo		18.088	20.292	(2.204)
Personale Autonomo e Collaborazioni		-	-	-
·	Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	34	204	(171)

· Altri costi collegati al personale	416	574	(159)
Altri costi	449	779	(329)
Totale	18.538	21.071	(2.533)

Il costo del personale subisce una variazione in diminuzione di 2.204 mila euro in quanto, per tutto il personale, operatori di esercizio, operatori di officina e impiegati, è stato attuato un piano di smaltimento delle ferie pregresse. Inoltre, la società, d'intesa con le organizzazioni sindacali, ha anche aderito al fondo bilaterale di sostegno alle imprese, lasciando la possibilità per il personale di optare per il fondo o per l'utilizzo delle ferie dell'anno.

La riduzione del costo del personale ha interessato non solo le competenze fisse e le prestazioni straordinarie per circa 1.751 mila euro, ma anche gli oneri sociali per circa 422 mila euro per effetto dell'utilizzo degli ammortizzatori sociali.

Gli altri costi del personale sono costituiti prevalentemente da prestazioni sanitarie verso il personale, costi del servizio mensa e massa vestiario, costi in diminuzione rispetto al precedente anno.

Nella tabella seguente è riportato l'organico della società suddiviso per categoria:

	2020	2019	Variazione
Personale			
Dirigenti	-	-	-
Quadri	11	9	2
Altro personale	478	507	(29)
Totale	489	516	(27)

23 Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2020	2019	Variazione
			<i>valori in migliaia di euro</i>
Materiali e materie di consumo	706	314	392
Energia elettrica e combustibili per la trazione	3.213	4.588	(1.375)
Totale	3.919	4.902	(983)

I materiali e le materie di consumo riguardano prevalentemente i ricambi relativi alla manutenzione interna del parco autobus. La voce energia elettrica e combustibili per la trazione è costituita dai costi del gasolio, metano e lubrificanti per la trazione degli autobus al netto del bonus relativo alle accise sul carburante. Tale voce è in riduzione rispetto al 2019 per effetto della rimodulazione e riduzione dei servizi.

24 Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazione
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	960	802	157
Manutenzioni accantonamenti e rilasci	2.645	2.567	79
Servizi immobiliari e utenze	183	207	-24
Servizi amministrativi ed informatici	381	220	161
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità		12	-12
Prestazioni professionali e consulenze	99	97	2
Assicurazioni	1.159	1.067	91
Costi comuni di Gruppo			-
Consulenze			-
Altri costi per servizi accantonamenti e rilasci			-
Provvigioni alle agenzie	358	619	-261
			-
Altro	1.242	926	316
Totale	7.027	6.517	510

La voce "servizi di pulizia e altri servizi appaltati" comprende il costo di pulizia uffici, autobus e servizi di sorveglianza dei depositi, in aumento rispetto all'esercizio precedente a causa delle spese di sanificazione degli autobus e degli ambienti di lavoro rese necessarie dal mese di marzo.

Le manutenzioni comprendono il costo della manutenzione esterna degli autobus relativa al parco rotabile.

I servizi immobiliari e utenze riguardano i costi relativi ad acqua, gas, energia elettrica e telefonia.

I servizi amministrativi ed informatici sono inerenti ai canoni manutentivi e assistenza informatica, in aumento per il maggior costo dei programmi informatici ribaltato dalla controllante.

I costi relativi alle provvigioni pagate alle agenzie per la vendita dei titoli di viaggio si attestano a 358 mila euro, con un risparmio di 261 mila euro per la sospensione delle attività di distribuzione durante il periodo di lockdown.

La voce "Altro" comprende principalmente il costo dei servizi infragruppo addebitato dalla controllante Busitalia Sita Nord per 400 mila euro, il costo dei pedaggi autostradali 93 mila euro, costo per la gestione delle paghe e servizi per acquisti 105 mila euro e costi relativi al Consorzio Unico Campania per la gestione dei titoli di viaggio 277 mila euro.

25 Costi per godimento beni di terzi

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

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazione
Canoni di locazione, oneri condom. e Imposta di registro	131	243	(112)
Noli e indennizzi di materiale rotabile	67	58	9
Noleggio materiale informatico	63	9	54
Totale	262	310	(48)

I costi di godimento di beni di terzi afferiscono a canoni di locazione di beni che non rientrano nell'applicazione dell'IFRS 16 oltre che a canoni di locazione di durata inferiore ai 12 mesi nonché relativi a locazioni di beni di valore unitario

inferiore a 5.000 euro, per i quali la Società ha optato per l'esenzione prevista dall'IFRS 16. Nel corso dell'esercizio si registra un aumento del canone d'uso hardware e software per 54 mila euro per effetto del progetto AVM di monitoraggio della flotta autobus.

26 Altri costi operativi

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2020	2019	Variazione
Altri costi	204	301	(97)
Minusvalenze	54	82	(28)
Imposte e tasse varie	229	140	89
Accantonamenti e rilasci	-	-	-
Totale	487	522	(35)

Gli "Altri costi operativi" comprendono: le tasse di circolazione del parco mezzi per 152 mila euro, franchigie relative ai sinistri per 87 mila euro, immatricolazione autobus pari a 76 mila euro, minusvalenze per alienazioni/rottamazioni autobus per 54 mila euro, imposta sulla raccolta dei rifiuti per 65 mila euro ed altri costi per un importo pari a 53 mila euro.

27 Ammortamenti

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2020	2019	Variazione
Ammortamento attività immateriali e materiali	1.714	1.383	331
• Ammortamento attività immateriali	31	25	6
• Ammortamento attività materiali	1.683	1.358	325
Utilizzo fondo rettifiche ammortamenti	-	-	-
Totale	1.714	1.383	331

Gli ammortamenti delle attività materiali includono, tra gli altri, 563 mila di effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 (rientrano i depositi della CSTP, uffici e biglietteria di Salerno e ad uffici e rimesse periferiche in locazione).

Le variazioni di 331 mila euro fanno riferimento per 110 mila euro a maggiori ammortamenti del diritto d'uso pari a 110 mila euro, per 215 mila euro a maggiori ammortamenti degli autobus strettamente connessi all'entrata in esercizio di nuove acquisizioni e per 6 mila euro agli incrementi relativi alle attività immateriali.

28 Proventi finanziari

Si rilevano proventi finanziari per 361 euro.

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazione
Proventi finanziari diversi	-	-	-
Dividendi	-	41	-41
Totale Proventi finanziari	-	41	(41)

29 Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazione
Oneri finanziari su debiti	121	153	(32)
Oneri finanziari relativi a diritto di utilizzo IFRS 16	84	67	17
Oneri finanziari diversi	19	6	13
Totale Oneri finanziari	225	226	(1)

Gli "Oneri finanziari su debiti" includono l'ammontare degli oneri su finanziamenti Fercredit (pari a 114 mila euro), il conguaglio, positivo per la Società, degli interessi passivi relativi ricevuti sulla linea di credito di 4.500 mila euro concessa dalla controllante Busitalia Sita Nord (pari a euro 41 mila euro) ed estinta nel corso del 2020 e dagli interessi calcolati sulla linea di credito concessa sempre nel corso del 2020 dalla Capogruppo FS ed utilizzata per 5 milioni di euro fino al mese di dicembre (pari a 48 mila euro).

Gli "oneri finanziari diversi" per 19 mila euro sono relativi principalmente a commissioni bancarie. Si rilevano interessi legati all'applicazione dell'IFRS 16 pari a 84 mila euro.

30 Imposte sul reddito

valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazione
IRAP	7	-	7
Ricavi da crediti imposte sanificazione	(28)	-	(28)
Totale	(21)	-	(21)

L'importo di 7 mila euro fa riferimento al saldo Irap 2019. Non ci sono imposte IRES perché la società è in perdita fiscale. L'importi di 28 mila euro riguarda il credito d'imposta per i servizi di sanificazione.

Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	2020	2019
Utile dell'esercizio	119	382
Totale imposta sul reddito	-	-
Utile ante imposte	97	382
Minori imposte		
Rimborso accise sui carburanti	714	809
Altre variazioni in diminuzione	789	791
Maggiori imposte		
Accantonamenti	154	41
Altre variazioni in aumento	111	185
Totale imponibile IRES	(1.141)	(992)
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	-	-
IRAP	-	

Non risultano iscritte a conto economico nell'esercizio 2020 imposte correnti, differite o anticipate.

31 Passività ed attività potenziali**Passività Potenziale: Recupero aiuti di Stato Regione Campania**

Nel settembre del 2019 i servizi della Commissione Europea DG Concorrenza ("DGComp") che monitorano l'operato delle autorità nazionali in merito alle azioni di recupero dell'aiuto di stato dichiarati illegittimi, hanno richiesto alla Regione Campania di procedere al recupero delle somme liquidate a titolo di compensazioni integrative per oneri di servizio pubblico alla CSTP S.p.A. in Amministrazione straordinaria ("CSTP", società dalla quale è stato acquistato nel 2016 il ramo d'azienda per l'esercizio dei servizi di TPL) che la Commissione Europea ha qualificato come aiuti di Stato incompatibili con il mercato unico con Decisione 2015/1075/UE in data 19.1.2015.

Le compensazioni integrative, di ammontare pari a € 4.950.000 circa, erano state liquidate nel 2012 alla CSTP dopo un lungo contenzioso attivato da quest'ultima per ottenere il ristoro degli svantaggi economici subiti a causa degli obblighi di servizio pubblico a essa imposti (in particolare, obblighi di esercizio, obblighi di servizio ed obblighi tariffari, così come definiti nel Regolamento n. 1191/1969).

DGComp aveva rappresentato alla Regione che l'aiuto doveva essere recuperato dall'originario beneficiario (CSTP) e che, nel caso in cui esso non sia interamente recuperato da quest'ultimo, Busitalia Campania potrebbe essere tenuta al rimborso, sul presupposto che l'ordine di recupero sarebbe estendibile anche a quest'ultima in base ai principi sanciti dalla giurisprudenza comunitaria e, in particolare, al principio di continuità economica tra CSTP e Busitalia Campania per effetto dell'acquisto del ramo d'azienda TPL.

A seguito dell'istruttoria svolta in contraddittorio con le Autorità italiane, DGComp, con comunicazione del 2.10.2020, si è espressa sull'assenza del nesso di continuità economica tra CSTP e Busitalia Campania. La Società non sarà pertanto soggetta ad alcuna azione di recupero da parte della Regione.

Provvedimento Regione Campania determinazione risorse anno 2019

Ricorso Straordinario al Capo dello Stato proposto da Busitalia Campania per l'impugnazione della delibera Giunta Regionale Campania n. 250 in data 11.6.2019 e del decreto dirigenziale della Giunta Regionale Campania n. 294 in data 22.07.2019, aventi ad oggetto la determinazione dei compensi per i servizi di Trasporto pubblico per l'anno 2019 ciò al fine contestare la congruità delle compensazioni ivi previste alla luce dei principi stabiliti dal Regolamento (CE) 23.10.2007 n. 1370/2007. Si è in attesa del Decreto presidenziale.

32 Compenso alla Società di Revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione per i servizi di Revisione legale è pari a 46,5 mila euro.

33 Compensi ad Amministratori e Sindaci

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2020	2019	Variazione
Amministratori	247	27	220
Sindaci	44	40	4
Totale	291	67	224

L'importo relativo agli Amministratori include i compensi dell'esercizio per la carica di Presidente, dell'Amministratore Delegato e del Consigliere.

Gli emolumenti annuali fissati con delibera assembleare del 23 maggio 2019 sono di 35 mila euro per il Presidente, 200 mila euro per l'Amministratore Delegato e di 8 mila euro per il Consigliere.

Gli importi relativi al Collegio sindacale includono tutti i compensi spettanti per l'incarico, compresi i rimborsi spese e sono pari a 44 mila euro per il 2020 (40 mila euro nell'esercizio 2019).

I compensi per i componenti dell'Organismo di Vigilanza, comprensivi dei rimborsi spese, sono pari ad 11 mila euro.

34 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 2019 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 €/000

STATO PATRIMONIALE		
Attività	31.12.2019	31.12.2018
Totale attività non correnti	44.931.064	44.848.060
Totale attività correnti	4.956.169	3.894.254
Totale attività	49.887.232	48.674.710
Patrimonio netto		
Capitale sociale	39.204.174	39.204.174
Riserve ed utili (perdite portati a nuovo)	428.198	366.055
Utile (Perdite) d'esercizio	226.673	62.398
Totale Patrimonio Netto	39.859.045	39.632.627
Passività		
Totale passività non correnti	5.966.161	6.369.095
Totale passività correnti	4.062.026	2.762.989
Totale passività	10.028.188	9.132.084
Totale patrimonio netto e passività	49.887.233	48.764.710

CONTO ECONOMICO		
	2019	2018
Ricavi operativi	187.256	180.129
Costi operativi	(263.295)	(237.018)
Ammortamenti	(24.516)	(24.153)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(1.417)	(15.770)
Accantonamenti		
Proventi e (oneri) finanziari	175.839	30.810
Imposte sul reddito	153.204	128.700
Risultato netto di esercizio	226.673	62.698

35 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 presenta alla data di bilancio alcuna operazione con dirigenti con responsabilità strategiche.

Altre operazioni con parti correlate

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Controllanti		
FS Italiane	Finanziari: <i>Cash pooling</i>	Commerciali e diversi: Servizi assicurativi Linee di credito
Busitalia Sita Nord		Commerciali e diversi: Distacchi di personale Costi diversi Service di Corporate Finanziari: Linee di credito
Altre imprese		
Rete Ferroviaria Italiana		Commerciali e diversi: Prestazioni sanitarie Locazioni immobiliari
Ferservizi		Commerciali e diversi: Service gestione paghe Costi diversi
Fercredit		Commerciali e diversi: Costi diversi Finanziari: Finanziamenti
Savit		Commerciali e diversi: Manutenzioni e servizi vari
Metropark		Commerciali e diversi: Parcheggi
FS Sistemi Urbani		Commerciali e diversi: Locazioni immobiliari
Altre parti correlate		
Gruppo Enel		Commerciali e diversi: Utenze
Gruppo Eni		Commerciali e diversi: Carburante
Eurofer		Commerciali e diversi:
Altri fondi previdenziali	Commerciali e diversi: Fondi previdenziali	Commerciali e diversi: Fondi previdenziali

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dalla società, tutti regolati a normali condizioni di mercato. Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e diversi:

Denominazione	31.12.2020				2020		
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Controllanti							
FS Italiane	-	66	-	-	-	34	-
Busitalia Sita Nord	5	1.133	-	-	-	964	-
Altre imprese							
Rete Ferroviaria Italiana	-	14	-	-	-	58	-
Ferservizi	-	35	-	-	-	175	-
Fercredit	-	-	-	-	-	1	-
Savit	-	2	-	-	-	5	-
Qbuzz	-	48	-	-	-	0	-
Metropark	-	0	-	-	-	1	-
Altre parti correlate							
Gruppo Eni	-	10	-	-	-	41	-
Eurofer	-	143	-	-	-	-	-
Altri fondi previdenziali	-1	1	-	-	-	-	-
TOTALE	4	1.451	-	-	-	1.279	-

Rapporti finanziari:

Denominazione	31.12.2020				2020	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Controllanti						
FS Corporate	2.764	-	-	-	48	-
Busitalia Sita Nord	-	-	-	-	-41	-
Altre imprese						
Rete Ferroviaria Italiana	-	96	-	-	2	-
FS Sistemi Urbani	-	88	-	-	2	-
Fercredit	-	5.161	-	-	114	-
TOTALE	2.948	5.161	-	-	125	-

36 Garanzie e impegni

La Società ha rilasciato polizze fideiussorie a favore di ACAMIR (Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti) per la fornitura di autobus acquistati con il contributo della Regione Campania al 70%, nell'ambito dell'accordo

quadro della gara indetta con determina n. 95/20217. Le garanzie rilasciate, di seguito elencate, coprono il 30% dell'importo contrattuale oltre IVA:

	Importo contrattuale	Garanzia fideiussoria	Garanzia fideiussoria complessiva
fornitura 24 autobus	3.521.453	1.831.155	1.907.454
fornitura 1 autobus	146.727	76.298	
fornitura 45 autobus	9.005.106	4.682.655	
fornitura 2 autobus	366.000	190.320	5.063.295
fornitura 2 autobus	366.000	190.320	
fornitura 10 autobus	2.028.061	1.054.592	1.054.592

La Società ha anche rilasciato polizze fideiussorie a favore della Regione Campania – Direzione Generale per la Mobilità a garanzia dei contratti di usufrutto oneroso di autobus. Le garanzie, di seguito elencate, coprono il 10% dell'importo contrattuale:

	Importo contrattuale	Garanzia fideiussoria
fornitura 8 autobus	2.719.175	271.918
fornitura 42 autobus	9.505.599	950.560

37 Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Successivamente alla chiusura dell'esercizio, perdura la crisi pandemica da COVID-19. L'emergenza COVID-19 ha prodotto effetti sul regolare e ordinario svolgimento delle attività aziendali, pur in presenza delle azioni mitigative già poste in essere o in fase di implementazione da parte della Società e volte principalmente a preservare la continuità operativa garantendo la piena tutela della salute e la sicurezza dei lavoratori. La Società ha, inoltre, sviluppato un'ampia e capillare analisi dell'efficacia ed efficienza della propria operatività in funzione degli effetti derivanti dalla probabile minore richiesta di servizi, ma non può, al momento, escludere interventi ulteriori di sospensione parziale della operatività di talune funzioni. Il Management della Società, anche al fine di garantire che quanto sta accadendo non modifichi le attuali prospettive economico-finanziarie di medio-lungo periodo, sta monitorando tempestivamente e costantemente le evoluzioni dell'emergenza dialogando con le stazioni appaltanti, enti di categoria, Istituzioni nazionali, ai fini della definizione delle necessarie misure di sostegno al settore ed all'impresa in aggiunta a quelle già erogate nel corso del 2020.

Si rammenta, che le linee guida allegate all'ordinanza n. 41 del 1[^] maggio 2020 del Presidente della Regione Campania prevedono espressamente la "possibilità di sospendere, fino al termine delle misure di contenimento del virus, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti di trasporto pubblico locale, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza".

Si segnala che in data 22 febbraio 2021 è pervenuto alla società da ACAMIR, il provvedimento di sospensione per la durata di 12 mesi a decorrere dalla cessazione dello stato di emergenza COVID-19, ad oggi fissato al 30 aprile 2021, della procedura di gara, in forza del DL Cura Italia del 17 marzo 2020 e del DL n.2 e del DL n. 2 del 14.01.2021, e quindi fino al 30 aprile 2022.

38 Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2020, evidenzia un utile di 118.749 euro.

Si propone di destinare a riserva legale l'importo di 5.937 euro e riportare a nuovo l'importo di 112.812 euro.

Salerno, 4 marzo 2021

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

BUSITALIA CAMPANIA S.p.A.

Società soggetta all'attività di Direzione e Coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane spa

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL' ASSEMBLEA DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO DELLA BUSITALIA CAMPANIA S.p.A. AI SENSI DELL'ARTICOLO 2429, COMMA 2 DEL CODICE CIVILE.

Signori Azionisti ,

la presenta relazione è resa nel quadro delle disposizioni del Codice Civile ed offre una sintesi delle attività di competenza espletate dal Collegio Sindacale di Busitalia Campania S.p.A. (di seguito anche Busitalia) durante l'esercizio chiuso al 31/12/2020.

L'incarico per l'attività di revisione legale dei conti risulta essere affidato alla Società di Revisione KPMG Spa.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, abbiamo svolto l'attività di vigilanza demandata al Collegio Sindacale, ai sensi dell'art. 2403 del Codice Civile, ispirandoci, nell'espletamento dell'incarico, alle "Norme di Comportamento del Collegio Sindacale" raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, tenendo conto altresì delle specifiche normative applicabili.

Svolgimento dell'attività di vigilanza del Collegio Sindacale

Nel corso del 2020, il Collegio ha tenuto dieci riunioni ed partecipato a tutte le riunioni del Consiglio di Amministrazione avvenute nel periodo oggetto della nostra verifica, vigilando sul rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari, che disciplinano il funzionamento degli organi della Società;

Il Collegio, nel periodo di esame, nel rispetto delle limitazioni poste per la propria attività dalla situazione pandemica, dà atto che:

- Ha vigilato sul rispetto delle norme di legge e dello Statuto;
- Ha partecipato alle riunioni del Consiglio di Amministrazione durante le quali ha acquisito adeguate informazioni sull'attività svolta, sull'andamento generale della gestione e la sua prevedibile evoluzione;
- ha ottenuto dagli Amministratori, per il periodo oggetto della presente Relazione, le informazioni sull'attività complessivamente svolta dalla Società e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale, accertando che le azioni deliberate e poste in essere fossero conformi alla Legge ed allo Statuto sociale e non fossero manifestamente imprudenti o azzardate, in potenziale conflitto di interesse ovvero in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea o tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale;
- ha verificato la legittimità delle scelte gestionali operate dall'Organo Amministrativo e la loro adeguatezza economica, con esclusione del controllo di merito sulla loro opportunità e sulla loro convenienza;
- nel periodo oggetto della presente relazione, ha incontrato più volte la società di revisione KPMG S.p.A, già incaricata dell'attività di revisore unico del Gruppo FS per il periodo 2019/2021, la quale ha riferito sugli esiti delle attività svolte. Dallo scambio di informazioni non sono emersi fatti e/o informazioni rilevanti da evidenziare nella presente relazione.
- ha incontrato, nel periodo oggetto della presente relazione, i componenti dell'O.d.V e non sono emersi dati o informazioni rilevanti che debbano essere evidenziate nella presente relazione.
- ha vigilato sull'adeguatezza e funzionamento dell'assetto organizzativo anche tramite raccolta di informazioni ed incontri con i vari responsabili.
- L'organico della società è passato da 516 unità del 2019 a 489 unità complessive nel 2020;
- Il sistema amministrativo-contabile, per quanto da noi constatato mediante l'ottenimento di informazioni dal Responsabile della funzione aziendale, dall'esame di documenti aziendali e dall'analisi dei risultati del lavoro svolto dalla



Società di Revisione, è in condizioni di rappresentare correttamente i fatti di gestione;

- la Società è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento ex art 2490 cc da parte della società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.;
- Il Collegio non ha rilevato operazioni atipiche e/o inusuali
- Il Collegio non ha dovuto intervenire per omissioni degli amministratori ai sensi dell'art 2406 cc.;
- Il Collegio non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art 2408 cc, né ai sensi dell'art 2409 comma 1 del codice civile;

- **Bilancio d'esercizio**

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio chiuso al 31.12.2020 messo a nostra disposizione nei termini di cui all'art. 2429 cc, costituito da prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto, dal Rendiconto Finanziario, dalle Note al Bilancio e dalla Relazione Finanziaria annuale, approvato dal consiglio di amministrazione nel corso della seduta del 10.03.2021. Il Bilancio evidenzia un utile di esercizio pari ad euro 118.749 e presenta, in sintesi, i seguenti valori:

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA	
	(Euro)
ATTIVITA'	31.12.2020
Attività non correnti	15.808.041
Attività correnti	7.636.087
TOTALE ATTIVITA'	23.444.128
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	
PATRIMONIO NETTO	4.656.460
<i>di cui Capitale sociale</i>	5.900.000
Passività non correnti	6.086.788
Passività correnti	12.700.881
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	23.444.129

CONTO ECONOMICO	
	(Euro)

	<u>31.12.2020</u>
RICAVI	32.268.582
COSTI	(30.232.717)
RISULTATO OPERATIVO	321.626
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	(224.200)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	97.426
Imposte sul reddito	21.323
UTILE DELL'ESERCIZIO	118.749

- Sono state rispettate le norme di legge inerenti la formazione, l'impostazione del bilancio e della relazione sulla gestione. Inoltre, si ritiene corretta l'adozione di principi contabili, basati sulla prospettiva della continuità aziendale, nonostante la difficile situazione che l'economia mondiale sta vivendo a causa dell'evento pandemico in corso, in virtù di quanto illustrato nella relazione sulla gestione circa l'evoluzione dell'attività della società nelle more dell'espletamento della nuova gara, il cui completamento non è ipotizzabile entro la fine dell'anno 2021. ACAMIR, infatti, ha comunicato la sospensione della gara per 12 mesi a decorrere dalla cessazione dello status pandemico, al momento fissato al 30.04.2021.
- gli schemi di bilancio adottati ed i principi contabili, descritti nelle Note al Bilancio, sono conformi alle norme di legge;
- La Società ha redatto il bilancio di esercizio secondo i principi contabili Internazionali IAS/IFRS, emanati dall'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
- I ricavi per la vendita titoli da viaggio, nel corso del 2020, hanno subito una riduzione rispetto al 2019 a causa della pandemia, tenuto conto delle forti restrizioni alla mobilità e al distanziamento sociale imposto dalle norme per la riduzione del contagio .
- Il bilancio evidenzia un incremento del Fondo Rischi con un saldo al 31.12.2020 di 309 mila euro con un incremento di 154 mila euro derivante da un incremento per 300 mila euro per *vacatio* contrattuale del CCNL degli autoferrotranvieri e per 9 mila euro per rischio di soccombenza per giudizi in corso per cause di lavoro.

- Evidenzia una riduzione dei costi operativi con un decremento pari ad € 3.089 mila euro rispetto all'esercizio precedente.
- In merito alle Passività Potenziali, Recupero Aiuti di Stato Regione Campania , il collegio si riporta a quanto indicato nella Nota Integrativa degli Amministratori.
- Il Collegio ha verificato l'osservanza delle norme di legge relative alla predisposizione della Relazione sulla Gestione e non ha osservazioni da riferire.
- La società ha esercitato l'opzione per il bilancio consolidato fiscale con la società controllante, Ferrovie dello Stato Italiane spa, per il triennio 2020-2022.
- Il Collegio, ricordando che la revisione è affidata alla KPMG spa, segnala che la Società di revisione, nella sua Relazione emessa in data 17 marzo 2021, attesta la conformità della Relazione sulla gestione alle norme di legge, ed ha rilasciato il proprio giudizio relativo al bilancio al 31.12.2020 **"senza rilievi"**: *"il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Busitalia Campania S.p.A. al 31 dicembre 2020, 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"*;
- **La società di Revisione fa un richiamo di informativa** " su quanto descritto dagli Amministratori nella nota esplicativa n. 2 "Criteri di redazione del bilancio " con riferimento alla gara europea, per l'affidamento in concessione dei servizi minimi di TPL su gomma della Regione Campania, e sulle relative assunzioni, riportate nella nota esplicativa n.6 "Attività immateriali", formulate dagli amministratori per la valutazione della recuperabilità dell'avviamento iscritto in bilancio al 31 dicembre 2020 e pari a 2.410/000.
- Relativamente alla questione "Esposti", riferita alla eventuale discrasia tra il volume dei servizi dichiarati/fatturati ed il volume dei servizi effettivamente erogati, questione più volte sollevata dal Collegio nei numerosi verbali fatti nel corso dell'esercizio e ai suoi effetti contabili sul bilancio aziendale, il collegio evidenzia che le conseguenze contabili di tale vicenda presentano profili al limite tra il concetto di **passività possibile**, da richiamare in nota integrativa, e **passività remota** che non richiede alcuna informativa al bilancio.

- **Conclusioni**

Il Collegio Sindacale, anche alla luce delle risultanze dell'attività svolta dal soggetto incaricato della Revisione Legale e il parere da questi espresso, richiama l'attenzione del socio sul quanto riferito sulla continuità aziendale .

Per quanto di propria competenza, propone all'Assemblea di approvare il bilancio per l'esercizio chiuso al 31.12.2020, così come redatto dagli Amministratori.

Concorda circa la destinazione dell'utile di esercizio pari ad € 118.749 euro.

Salerno , 18 marzo 2021

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Alberto CORBELLO

D.ssa Giuseppina SAULINO

Dott. Mario CARFORA



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Francesco Caracciolo, 17
80122 NAPOLI NA
Telefono +39 081 660785
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

*All'Azionista Unico della
Busitalia Campania S.p.A.*

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Busitalia Campania S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2020, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto, del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative 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 Campania S.p.A. al 31 dicembre 2020, 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 Busitalia Campania 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 di informativa

Richiamiamo l'attenzione su quanto descritto dagli Amministratori nella nota esplicativa n. 2 "Criteri di redazione del bilancio" con riferimento alla gara europea per



l'affidamento in concessione dei servizi minimi di TPL su gomma della Regione Campania, e sulle relative assunzioni, riportate nella nota esplicativa n. 6 "Attività immateriali", formulate dagli Amministratori per la valutazione della recuperabilità dell'avviamento iscritto in bilancio al 31 dicembre 2020 e pari a €2.410 migliaia. Il nostro giudizio non è espresso con rilievi con riferimento a tali aspetti.

Altri aspetti

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note esplicative 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 Campania S.p.A. non si estende a tali dati.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Busitalia Campania 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 Campania S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Busitalia Campania S.p.A. al 31 dicembre 2020, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.



Busitalia Campania S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2020

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 Campania S.p.A. al 31 dicembre 2020 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 Campania S.p.A. al 31 dicembre 2020 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.

Napoli, 17 marzo 2021

KPMG S.p.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'G. de Gennaro', written in a cursive style.

Gabriele de Gennaro
Socio

fsbusitaliacampania.it