

MUOVIAMO IL PAESE VERSO IL FUTURO

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2020



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

Busitalia Veneto S.p.A.

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

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

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

Codice Fiscale e Partita Iva 04874020284

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

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

Codice Destinatario: RYRNPOU

MISSIONE DELLA SOCIETA'

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

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

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

La Società può contare sull'esperienza acquisita e consolidata dalle aziende che hanno contribuito all'attivazione della stessa, attraverso i conferimenti dei rami "Veneto" da Busitalia – Sita Nord S.r.l. e "TPL" da APS Holding S.p.A..

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Consiglio di Amministrazione:

Presidente	Guido Santocono
Amministratore Delegato	Franco Ettore Viola
Consigliere	Maria Annunziata Giaconia
Consigliere	Marina Manna

Collegio sindacale

Presidente	Loretta Sattin
Sindaco Effettivo	Antonio Sgarbossa
Sindaco Effettivo	Nazzareno Cerini

Società di revisione:

KPMG S.p.A. per il triennio 2018-2020

*Riconfermato nel ruolo di Amministratore Delegato dall'Assemblea del 02 luglio 2018

INDICE

Relazione sulla gestione

Legenda e glossario	10
Emergenza COVID-19	12
Principali risultati raggiunti nel 2020	20
Principali eventi dell'esercizio	21
Risorse umane	25
Ambiente	31
Clienti	31
Quadro macroeconomico	32
Andamento dei mercati di riferimento	35
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria	37
Fattori di rischio	42
Investimenti	43
Attività di ricerca e sviluppo	44
Rapporti con parti correlate	44
Altre informazioni	44
Evoluzione prevedibile della gestione	47

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020

Prospetti contabili

Situazione patrimoniale-finanziaria	52
Conto Economico	53
Conto Economico complessivo	54
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	55
Rendiconto Finanziario	56

Note al Bilancio

1: Premessa	58
2: Criteri di redazione del bilancio	58
3: Principali principi contabili applicati	59

4: Gestione dei rischi finanziari	78
5: Immobili, impianti e macchinari	85
6: Attività immateriali	88
7: Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite	89
8: Rimanenze	89
9: Crediti commerciali non correnti e correnti	90
10: Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati)	90
11: Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	90
12: Crediti Tributari	91
13: Altre attività non correnti e correnti	91
14: Patrimonio netto	92
15: Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine	94
16: TFR e altri benefici ai dipendenti	95
17: Fondo per rischi ed oneri	97
18: Passività finanziarie correnti e non correnti	98
19: Altre passività non correnti e correnti	98
20: Debiti commerciali non correnti e correnti	99
21: Debiti per imposte sul reddito	99
22: Ricavi delle vendite e prestazioni	99
23: Altri proventi	101
24: Costo del personale	102
25: Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	103
26: Costi per servizi	104
27: Costi per godimento beni di terzi	105
28: Altri costi operativi	105
29: Ammortamenti	106
30: Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	106
31: Proventi finanziari	107
32: Oneri finanziari	107
33: Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate	107
34: Compenso alla Società di Revisione	110

35: Compensi Amministratori e Sindaci	110
36: Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	111
37: Parti correlate	112
38: Garanzie e impegni	115
39: Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio	115
40: Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio	116



01

RELAZIONE SULLA GESTIONE

LEGENDA E GLOSSARIO

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (*NON GAAP MEASURE*)

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

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

- **Ebit margin – ROS (return on sales):** è un indice percentuale di redditività delle vendite. È determinato dal rapporto tra l'EBIT e i Ricavi operativi.
- **Grado di indebitamento finanziario (PFN/MP):** è un indicatore utilizzato per misurare l'indebitamento dell'azienda. È determinato dal rapporto tra la PFN e i Mezzi Propri.
- **ROE (return on equity):** è un indice percentuale di redditività del capitale proprio. È determinato dal rapporto tra il Risultato Netto (RN) e i Mezzi Propri Medi (tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio.
- **ROI (return on investment):** è un indice percentuale di redditività del capitale investito attraverso la gestione tipica dell'azienda. È calcolato come il rapporto tra l'EBIT e il CIN medio (tra inizio e fine esercizio).
- **Rotazione del capitale investito – Net Asset Turnover:** è un indicatore di efficienza, in quanto esprime la capacità del capitale investito di "trasformarsi" in ricavi di vendita. È determinato dal rapporto tra Ricavi operativi e CIN medio (tra inizio e fine esercizio).

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

- **Contratti di servizio:** Contratto tra gli Enti pubblici e le Società consortili per il quale vengono rimborsati gli oneri per i servizi di trasporto viaggiatori di carattere sociale e i cui introiti da traffico non potrebbero essere in modo autonomo economicamente sufficienti.
- **Viaggiatori km:** numero di viaggiatori moltiplicato per i km (vkm). Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri effettivamente percorsi dalla totalità dei passeggeri di un servizio di trasporto in un determinato arco temporale.

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 le occasioni di contagio da coronavirus.

Sono state rafforzate le misure a tutela della salute dei lavoratori negli impianti e sui 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 agile da casa. 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 le misure sono state progressivamente adeguate ed ulteriori misure sono state prese, per proteggere il personale ed i passeggeri, in raccordo con le indicazioni della Task force di Gruppo all'uopo costituita, ed adempiendo alle variegiate 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 interfaccia 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 ipotizza che la domanda

di mobilità pubblica resterà inferiore ai livelli precedenti alla pandemia e che il ritorno alla normalità sarà graduale e collegato ai tempi di somministrazione del vaccino.

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 e la segnaletica, 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 imposti 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. E' 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 e 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 è risultata fortemente ridotta e pertanto, anche in presenza di domanda ridimensionata, si è posto il tema di adeguare i servizi soprattutto alla riapertura delle scuole, con le 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" saranno illustrati all'interno dell'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 i passeggeri.

Già con l'istituzione della prima fase del lockdown nel mese di marzo 2020, è stata disposta la sospensione di tutti i servizi di trasporto di merci e di persone, terrestre, 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.

Sono stati inoltre allegati 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 allegati riepilogano, anche negli interventi disposti con i DPCM successivi, 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;
- e' 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 sarà ripresa e approfondita nei DPCM successivi.

Con il DPCM 17 maggio 2020, sono 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 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".

Con il DPCM 7 agosto 2020, è inserito il nuovo Allegato 16, contenente "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 dall'80% al 50%, derogando a quanto ancora riportato nell'Allegato 15 del provvedimento.

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, via via 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.

Sugli impatti economico- finanziari sulla Relazione Finanziaria 2020 di tali fondi si rinvia nella sezione della Relazione sulla Gestione relativa sull'Andamento Economico e Situazione Patrimoniale- Finanziaria nonché Nelle Note al Bilancio parte Ricavi.

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 sovracompenzioni, 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.

La Regione Veneto, con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1320 del 08/09/2020 ha assegnato l'anticipazione dei finanziamenti statali destinati a compensare la riduzione dei ricavi tariffari nel settore del trasporto pubblico locale nel periodo dell'emergenza sanitaria da COVID 19 ex art. 200, comma 1 del D.L. n. 34 del 19.05.2020. Detta anticipazione delle risorse finanziarie assegnate alla Regione Veneto, ammontanti a complessivi € 42.296.579,38, è stata effettuata sulla base dei criteri indicati nel D.I. MIT-MEF n. 340 del 11.08.2020 e per Busitalia Veneto ammonta a 3.675.538 €.

Sugli impatti economico- finanziari sulla Relazione Finanziaria 2020 di tali fondi si rinvia nella sezione della Relazione sulla Gestione relativa sull'Andamento Economico e Situazione Patrimoniale- Finanziaria nonché Nelle Note al Bilancio parte Altri Ricavi e Proventi.

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, 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".

La Regione Veneto, con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1814 del 29 dicembre 2020 ha previsto gli ulteriori finanziamenti, rispetto a quelli già assegnati con D.G.R. n. 1320 del 08.09.2020, stanziati con Decreto Legge n. 104 del 14 agosto 2020, destinati all'esercizio di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e, per la quota non utilizzata, alla compensazione dei mancati ricavi da traffico registrati dalle aziende affidatarie dei servizi di trasporto pubblico locale nel periodo di emergenza sanitaria.

Ha approvato altresì il riparto del saldo dei finanziamenti assegnati alla Regione Veneto a valere sugli stanziamenti effettuati con Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, destinati a compensare i mancati ricavi da traffico registrati dalle aziende affidatarie dei servizi di trasporto pubblico locale nel periodo di emergenza sanitaria. Detta anticipazione delle risorse finanziarie assegnate alla Regione Veneto, ammontanti a complessivi € 45.928.975,74, è stata effettuata sulla base dei medesimi criteri indicati nel D.I. MIT-MEF n. n. 340 del 11.08.2020 e per Busitalia Veneto ammonta a € 3.784.718.

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.

Rimborso dei titoli di viaggio non fruiti ex. art. 215 DL 34/2020

L'art. 215 del Decreto Rilancio, convertito in Legge n. 77 del 17 luglio 2020, 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.

Busitalia Veneto, nel rispetto anche delle linee guida emanate dalla Regione Veneto, ha previsto il "prolungamento della durata dell'abbonamento per un periodo corrispondente a quello durante il quale non ne è stato possibile l'utilizzo" (come disciplinato dal citato art. 215, comma 1, lettera b) oppure, in caso di

impossibilità di utilizzare il prolungamento (studenti che hanno concluso a giugno 2020 il ciclo scolastico o in caso di ritiro, studenti che abbiano cambiato residenza o istituto scolastico, lavoratori che abbiano cambiato o cessato attività e/o residenza), l'erogazione di un voucher (come disciplinato dal citato art. 215, comma 1, lettera a) sotto forma di credito da utilizzare entro 12 mesi sull'app Busitalia Veneto per l'acquisto di una diversa tipologia di abbonamento oppure di biglietti singoli.

Il valore del rimborso è stato calcolato come prodotto fra il prezzo pagato per l'acquisto dell'abbonamento ed il rapporto tra i giorni di mancato utilizzo ed i giorni complessivi di validità dell'abbonamento.

A seguito dei DPCM che hanno disposto la didattica a distanza dal mese di Novembre 2020 e, successivamente, dell'ordinanza della Regione Veneto che l'ha prolungata a tutto il mese di Gennaio 2021, è stata sospesa l'erogazione dei prolungamenti per gli studenti poiché non ne avrebbero potuto fruire e pertanto ad oggi ci sono ancora circa 600 richieste di ristoro in sospeso, in attesa della ripresa della scuola in presenza e/o delle integrazioni documentali richieste.

Al 31 dicembre 2020 sono stati erogati in valore 1.375 mila euro di rimborsi (per lo più prolungamenti).

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

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2020

		2020	2019
ROE	RN/MP*	0,56%	3,44%
ROI	EBIT/CI*	2,99%	5,35%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	2,49%	1,20%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	12,54%	5,75%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	1,20	4,45
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	1,96	1,79

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

QUADRO REGOLATORIO BUSITALIA VENETO

I servizi TPL nell'anno 2020, in Busitalia Veneto, sono stati erogati ai sensi del Regolamento CE n. 1370/2007 per effetto degli atti di seguito elencati:

- TPL urbano di Padova: la Deliberazione della Giunta Comunale n. 653 del 28/12/2017, ha autorizzato la prosecuzione del servizio di TPL urbano di Padova "alle stesse condizioni del contratto di servizio ed in base ai corrispettivi finanziari e alle percorrenze chilometriche, che verranno fissate dalla Giunta Regionale del Veneto, nonché con le risorse economiche derivanti dalle convenzioni con i comuni contermini, fino al 31/12/2018 e comunque fino al completamento della gara, in corso, per l'individuazione del nuovo gestore, e al subentro del nuovo gestore".
- TPL extraurbano di Padova: il Decreto del Presidente n. di reg. 185 del 22/12/2017, ha disposto la prosecuzione del servizio di TPL extraurbano "nell'anno 2018 e comunque fino alla data di avvio all'esecuzione del nuovo Contratto ... alle medesime condizioni dei Contratti di Servizio ... e nei limiti dei finanziamenti che verranno fissati dalla Giunta Regionale del Veneto, ai sensi di quanto disposto dalla vigente normativa con l'imposizione dei corrispondenti oneri di servizio pubblico di cui all'art. 5 comma 5 del Regolamento CE n. 1370/2007".
- TPL urbano di Rovigo: resta ancora valida la Deliberazione di Giunta Comunale n. 15 del 09/02/2017 che ha disposto la prosecuzione del servizio di TPL urbano "per il tempo strettamente necessario alla contrattualizzazione del nuovo gestore unico del Bacino di Rovigo, individuato a seguito della procedura concorsuale" "alle medesime condizioni dei Contratti di Servizio e nei limiti del finanziamento regionale".
- TPL extraurbano di Rovigo: resta ancora valido il Decreto del Presidente n. 3 del 25/01/2017 che ha disposto la prosecuzione del servizio di TPL extraurbano "per il solo periodo strettamente necessario alla contrattualizzazione del nuovo gestore unico del Bacino di Rovigo che verrà individuato a seguito della procedura concorsuale" "alle medesime condizioni dei rispettivi Contratti di Servizio e nei limiti del finanziamento che la Regione Veneto andrà annualmente a determinare".

Busitalia Veneto opera nei due bacini territoriali ottimali ed omogenei di Padova e di Rovigo, definiti con Deliberazione di Giunta Regionale n. 2048 del 19/11/2013. In entrambi i bacini, i rispettivi Enti di Governo hanno avviato le procedure per l'affidamento dei servizi di TPL.

L'Ente di Governo del bacino di Padova ha pubblicato sulla GUCE del 25/11/2017 il bando di gara per l'affidamento della gestione in modalità di concessione «net-cost» per nove anni dei servizi di TPL automobilistico e tranviario urbano ed extraurbano del bacino territoriale della provincia di Padova. Il 14/02/2020 la procedura è stata aggiudicata a Busitalia Veneto e il 04/12/2020 è stato sottoscritto con Provincia e Comune di Padova il contratto di servizio che prevede l'avvio di esecuzione del contratto da Settembre 2021 e durata di 9 anni. L'erogazione del servizio in attuazione di questo contratto decorrerà dal servizio "invernale" (coincidente con l'inizio del calendario scolastico 2021/2022) quindi a partire dal mese settembre 2021.

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

Stipula del contratto di servizio per il Bacino di Padova

Il fatto più rilevante intervenuto durante il 2020 è stata la stipula del contratto di servizio con l'Ente di Governo della Provincia di Padova a seguito dell'aggiudicazione della gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico indetta nel 2017.

Tale sottoscrizione ha richiesto uno sforzo straordinario da parte della Società soprattutto in ragione della situazione particolarmente difficile che attraversa dell'intero settore del trasporto. Infatti nel periodo intercorso tra la fine di febbraio e l'inizio di dicembre, sono state affrontate le attività propedeutiche alla sottoscrizione del contratto di servizio che avrà efficacia a partire dall'inizio dell'anno scolastico 2021/2022.

La lettera di aggiudicazione della gara TPL per il Bacino di Padova è stata inviata alla Società il 19 febbraio 2020, praticamente in coincidenza con l'inizio della pandemia e le conseguenti misure restrittive che, come noto, mutano radicalmente lo scenario del TPL. La stipula del contratto di servizio ha avuto luogo il 4 dicembre 2020.

La Società si è adoperata nel corso di questo periodo per avviare una interlocuzione con gli Enti affidanti, Provincia e Comune di Padova, per poter affrontare il nuovo scenario derivato sia dallo scoppio della pandemia sia dall'anomalo protrarsi delle procedure di affidamento. Questa gara, come noto, è durata più di 5 anni (richiesta di informazioni e fasi propedeutiche fine 2015 ed inizio 2016, pubblicazione bando 27 novembre 2017, presentazione delle offerte 21 giugno 2018, graduatoria definitiva 3 luglio 2019, aggiudicazione 20 febbraio 2020, sottoscrizione contratto 4 dicembre 2020, avvio del servizio settembre 2021).

Alla conclusione di una lunga fase propedeutica e di confronto tra le parti, tenuto conto dei principali effetti della pandemia sul servizio di trasporto, si è finalmente addivenuti alla sottoscrizione del contratto nell'ambito del quale sono stati individuati gli strumenti atti a garantire in ogni momento e con buoni margini l'equilibrio economico della gestione.

Aumento di capitale

Si informa che per consentire alla Società di acquisire i requisiti richiesti dal Disciplinare di Gara la Società, come requisito propedeutico alla sottoscrizione del contratto di servizio del TPL di Padova, a seguito dell'aggiudicazione della gara da parte di Busitalia Veneto, i Soci hanno effettuato un aumento di capitale efficace nel mese di giugno 2020 al fine di dimostrare il possesso di un patrimonio netto disponibile non inferiore ai 20 milioni di euro.

In data 25 giugno 2020 si è tenuta l'assemblea straordinaria dei soci di Busitalia Veneto, al fine di soddisfare i

requisiti di cui all'art. 13.2.4 del disciplinare del bando di gara sopra illustrato, nei termini dal medesimo prescritti, di procedere ad un aumento oneroso del capitale sociale da Euro 5.500.000 ad Euro 20.500.000 pari a numero 20.500.000 azioni di valore nominale pari ad 1 euro , e quindi per complessivi Euro 15.000.000, attuato secondo le seguenti modalità:

- Euro 13.150.000 liberato in denaro dal Socio Busitalia Sita Nord;
- Euro 1.850.000 attraverso un conferimento in natura da parte del Socio APS Holding SpA del diritto di proprietà di 2 (due) rotabili tranviari, secondo quanto disciplinato dalla L.R. 25/1998 ed in conformità al D. Lgs. 175/2016. Il relativo valore di conferimento è stato confermato da una Relazione di stima ex art. 2343 ter c.c. redatta in data 25.06.2020 da un professionista esterno indipendente incaricato.

Per effetto dell'aumento di capitale così perfezionato, le quote dei soci sono ora le seguenti:

- Busitalia Sita Nord: 78,9% (rispetto al 55% ante operazioni di aumento capitale);
- APS Holding SpA: 21,1% (rispetto al 45% ante operazioni di aumento capitale).

VOLUMI DI PRODUZIONE

Le percorrenze commerciali sono così suddivise per linea di business:

Servizio	Km
Extraurbano PD	12.610.629
Extraurbano RO	3.751.928
Urbano PD gomma	5.869.186
Urbano PD tram	724.710
Urbano RO	834.523
Totale	23.066.265

Le percorrenze complessive sono diminuite del 16,7% rispetto all'anno precedente a seguito delle riduzioni e riorganizzazioni dell'intero servizio nelle varie fasi della pandemia, in particolare per la chiusura delle scuole.

Tipologie di tariffazione

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

Servizio TPL extraurbano Provincia di Padova: gli ultimi aggiornamento tariffari risalgono al 16/01/2013 (servizi ex Busitalia Sita Nord) e al 01/09/2013 (servizi ex APS). Si evidenzia che i livelli tariffari per i due servizi, nonostante dipendano da un unico Ente, non sono omogenei.

Servizio TPL urbano Comune di Padova: l'ultimo aggiornamento tariffario risale al 22/07/2013.

Servizio TPL extraurbano Provincia di Rovigo: l'ultimo aggiornamento tariffario risale al 10/08/2019.

Servizio TPL urbano Comune di Rovigo: l'ultimo aggiornamento tariffario risale al 01/09/2013.

ESERCIZIO TPL GOMMA

Il servizio di TPL svolto nel 2020, impostato nella fase iniziale dell'esercizio secondo quanto svolto nell'anno precedente, a far data dal 21 febbraio, giorno di manifestazione del Covid-19 nel territorio veneto, è stato soggetto a continue modifiche.

L'emergenza sanitaria per il Covid-19 ha avuto un impatto rilevantissimo sul settore del trasporto collettivo di persone nel suo complesso. Le ordinanze di carattere nazionali, regionali e locali, succedutesi da quella data, volte a contrastare l'emergenza epidemiologica e la diffusione del virus, hanno sempre coinvolto direttamente il servizio di trasporto pubblico quale garante da un lato dell'operatività di un servizio pubblico e dall'altro della tutela della sicurezza di tutte le persone, passeggeri e dipendenti, che accedono al servizio.

Dal 21 febbraio (vi fu un caso di contagio nel Comune di Vò Euganeo), infatti, l'attenzione si concentra sulla sicurezza e sulla qualità del viaggio offerto al passeggero secondo nuove/diverse modalità di fruizione del servizio.

L'azienda ha quindi provveduto a sanificare tutti i mezzi impiegati, a dotare ogni veicolo di distributori di liquido sanificante, a fornire a tutto il proprio personale dispositivi di protezione quali mascherine, guanti monouso (poi risultati non più necessari), visiere trasparenti. La distribuzione delle persone negli uffici, ed in generale in tutti gli ambienti aziendali, è stata rivista per garantire l'opportuno distanziamento con l'inserimento di plexiglass trasparenti divisorii e/o con lo spostamento in altri locali per coloro i quali non fruivano dello smart working.

L'emergenza epidemiologica ha richiesto provvedimenti molto severi, come noto, con periodi di forte riduzione del servizio conseguenti alla obbligata chiusura di attività scolastiche e produttive che hanno comportato la necessità di impiegare strumenti nuovi per la gestione del personale ovvero il fondo di solidarietà.

La normale ed ordinaria programmazione dei servizi ha richiesto una continua rielaborazione degli stessi, alle volte con carattere giornaliero, comportando la revisione e/o sospensione di ulteriori iniziative in corso o programmate per l'anno.

L'emergenza ha richiesto il radicale cambiamento della fruizione del servizio di trasporto disponendo l'obbligo di utilizzo delle mascherine e dei guanti (nella fase iniziale), la presenza dei distributori di liquido sanificante e soprattutto ha introdotto il concetto di "distanziamento" e quindi la riduzione del numero massimo di passeggeri a bordo, indice modificato a più riprese ed ora sancito al 50% del numero massimo di passeggeri. Questa prescrizione, intervenendo direttamente sulla capacità di servizio dell'azienda, ha richiesto l'inserimento di autobus aggiuntivi privati per garantire il livello di servizio richiesto, operazione al momento non ancora ben definita negli aspetti normativi e di sostenibilità economica.

A seguito del D.P.C.M. del 3 dicembre 2020, i Prefetti delle due province hanno promosso un piano scuola-trasporti per il rientro a scuola degli studenti dal successivo 7 gennaio 2021 che ha visto coinvolta direttamente l'azienda nella proposta delle possibili soluzioni; una successiva ordinanza della Regione Veneto ha spostato la data al 1° febbraio 2021.

Si rileva l'esperienza acquisita con il servizio a prenotazione "Night Bus" nel servizio urbano giornaliero di Padova, utile proprio nel periodo di lockdown per garantire il servizio ad alcune categorie di lavoratori che necessitavano del servizio di trasporto (in primis operatori ospedalieri). Il Comune di Padova ha infatti chiesto che il servizio a prenotazione diventi un'offerta regolare nel trasporto urbano per il territorio della città di Padova.

ESERCIZIO TPL TRAM

Nel corso del 2020 l'offerta di servizio programmata sulla linea tranviaria ha subito variazioni significative in conseguenza dell'emergenza pandemica manifestatasi a partire da marzo. Rispetto al programma standard preventivato:

- Servizio invernale: 304 corse giornaliere feriali e 152 corse giornaliere festive
- Servizio estivo: 248 corse giornaliere feriali dal 1 luglio al 31 agosto, 120 corse programmate festive nel mese di luglio e 96 corse giornaliere festive nel mese di agosto

RISORSE UMANE

ORGANICO

Il personale di Busitalia Veneto, al 31 dicembre 2020, risulta composto da 903 addetti così ripartiti: 826 operatore di esercizio/operai, 75 impiegati/quadri e 2 dirigenti.

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

BUSITALIA VENETO	TOTALE
Personale al 31/12/2019	923
Entrate	19
Uscite	39
Personale al 31/12/2020	903
Media anno 2019	926,83
Media anno 2020	915,08

Nel corso del 2020 le variazioni più significative nella composizione dell'organico hanno riguardato l'assunzione di circa 17 operatori di esercizio con contratto a tempo indeterminato, 1 impiegato e 1 quadro sempre con contratto a tempo indeterminato e la cessazione di n. 25 operatori di esercizio, 7 impiegati e 10 salariati.

Nel corso dell'anno 2020 sono state inserite in azienda Operatori di esercizio con contratti di somministrazione pari a n. 11,6 FTE.

CONTESTO ORGANIZZATIVO

Parallelamente alle fasi emergenziali della pandemia, è stata definita l'azione di contrasto alla diffusione del virus da parte della Società, 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 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;
- la consapevolezza e accettazione del fatto di non poter fare ingresso o di poter permanere in azienda e di dover dichiarare tempestivamente laddove, anche successivamente all'ingresso, sussistano le condizioni di pericolo (sintomi di influenza, temperatura, provenienza da zone a rischio o contatto con persone positive al virus nei 14 giorni precedenti, ecc.) in cui i provvedimenti legislativi impongono di informare il medico di famiglia e l'Autorità sanitaria e di rimanere al proprio domicilio;
- 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);
- 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;

- 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", 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, nel rispetto e recepimento di tutte le disposizioni emanate dal Governo, dalle Pubbliche autorità, agli Istituti Nazionali competenti, e dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

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

Per la quantificazione degli impatti economico-finanziari sul costo del personale e dei mezzi, della gestione operativa si rinvia alla sezione della Presente relazione sull' Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria.

GESTIONE E SVILUPPO DEL PERSONALE

L'attività di gestione è stata caratterizzata dal confermato distacco di alcune unità presso la Società OFFICINE MIOTTO S.r.l., quale aggiudicataria di gara per il servizio di manutenzione in full service dei mezzi di Busitalia Veneto e di altre risorse presso Busitalia Sita Nord per lo sviluppo delle competenze in tema di Manutenzione dei Sistemi ICT di bordo.

Nel corso dell'anno, in continuità con l'anno 2019, si è dato corso, in esecuzione del Verbale sindacale del 13.12.2017 alla sottoscrizione dei residui verbali a disciplina e transazione della disdetta degli Accordi di secondo livello.

Nel corso del 2020 è stato sottoposto a sorveglianza sanitaria tutto il personale interessato.

Con il Dpcm dell'8 marzo 2020, nell'ambito delle ulteriori misure di contenimento e gestione dell'emergenza attuative del decreto-legge 23 febbraio 2020, al fine di prevenire la diffusione dell'epidemia da COVID 19, il Presidente del Consiglio dei Ministri ha previsto "l'applicazione del lavoro agile" ad ogni rapporto di lavoro subordinato nell'ambito delle aree considerate a rischio nelle situazioni di emergenza nazionale o locale nel rispetto dei principi dettati dalle norme di riferimento (art da 18 a 23 della legge 22 maggio 2017 n. 81) .

In tali aree, per favorire il normale svolgimento dell'attività lavorativa, il DPCM ha consentito, in via straordinaria, l'attivazione dello smart working anche in assenza dell'accordo individuale.

Per quanto sopra, dal 16 marzo 2020 è stata attivata detta modalità per circa 50 dipendenti. Stante il perdurare del contesto di emergenza epidemiologica e l'emanazione di atti governativi e di legge che ne

hanno consentito la proroga, l'applicazione del lavoro agile è stata successivamente prorogata fino al 30 aprile 2021.

FONDO DI SOLIDARIETA'

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 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.

Per la quantificazione degli impatti economico-finanziari sul costo del personale si rinvia alla sezione della Presente relazione sull' Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria e nelle Note di bilancio nella sezione dei Debiti verso il Personale e Costo del personale.

FONDO TPL SALUTE

Il 3 dicembre 2020 AGENS, ASSTRA, ANAV e le OO.SS. FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, FAISA-CISAL e UGL FNA, hanno costituito il "Fondo Sanitario TPL Salute" fondo di assistenza sanitaria integrativa di settore, dando, così, adempimento a quanto in materia previsto dall'art. 38 lett. b) dell'A.N. 28 novembre 2015 di rinnovo del Ccnl Autoferrotranvieri-Internavigatori. Sono stati approvati il Regolamento di Funzionamento ed il primo piano sanitario per l'anno 2020, che avrà un valore annuo di 10 euro pro capite per dipendente assunto con contratto a tempo indeterminato, ivi compreso l'apprendistato.

Il Fondo TPL Salute con la circolare n. 1/2020 ha fornito le istruzioni operative per l'applicazione dell'art. 38, lett. B) dell'accordo nazionale 28.11.2015 di rinnovo del CCNL autoferrotranvieri, nonché del verbale di accordo del 28 ottobre 2020 e del relativo Addendum del 7 dicembre 2020 (Allegato 1 e 2). Le aziende, come nel caso di Busitalia, che alla data di costituzione del Fondo TPL Salute eroga, tramite l'istituzione di casse o fondi aziendali o la sottoscrizione di polizze assicurative prestazioni di assistenza sanitaria integrativa di cui all'articolo 9 del Decreto Legislativo 502/1992 ss.mm.ii può usufruire della sospensione del versamento prevista dal verbale di accordo del 28.10.2020 fatto salvo per quanto riguarda il versamento del contributo della sola prima quota di 9.10 euro pari a 10,00 euro di costo aziendale di arretrati da versare entro l'11.01.2021. Busitalia Veneto come

le altre società del Gruppo si è attivata per chiedere la sospensiva dei versamenti. A gennaio 2021 la società ha versato la prima tranche dei contributi pari a 10 euro di costo (9,10 verso il Fondo e 0,90 verso l'INPS per contribuzione) con riferimento ai lavoratori in forza alla data del 16 novembre 2020 per un importo pari a euro 8.171,80. I restanti versamenti verranno effettuati a fine sospensiva.

ORGANIZZAZIONE

Nel corso dell'anno 2020 non sono intervenute modifiche organizzative. Si rileva la sola variazione dell'attribuzione della titolarità della struttura macro "Risorse Umane" ad un nuovo Responsabile.

FORMAZIONE E SELEZIONE

Nel corso dell'anno in tema di formazione sulla Salute e Sicurezza sul lavoro – D.lgs 81/08 – Accordo Stato Regioni, sono stati erogati ai dipendenti di Busitalia Veneto numerosi corsi di formazione sia in tema di Salute e Sicurezza Sul Lavoro che specialistici nonché di adeguamento al ruolo.

In tema di ambiente sicurezza sono state effettuate n. 154 ore di docenza, sviluppate su 23 azioni formative che hanno coinvolti oltre 240 dipendenti.

Inoltre sono state complessivamente erogate a n. 13 dipendenti assunti con contratto di apprendistato oltre n. 650 ore di formazione interna sulle tematiche previste dal Piano Individuale di Formazione.

L'anno 2020 ha inevitabilmente visto un rallentamento anche nei processi di reclutamento e selezione; tuttavia, per ciò che attiene al personale operativo, sono state attivate campagne di selezione per i ruoli di Operatore dell'Esercizio e per Operatore di Manutenzione anche tramite le nuove modalità di Smart Recruiting che hanno consentito di dare continuità al processo anche durante il periodo di confinamento.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Dato il contesto pandemico che ha caratterizzato l'anno con una forte contrazione del servizio nei mesi da marzo a giugno non si sono concretizzati i requisiti per la definizione di un Premio di Risultato. Il confronto con le OOSS è comunque stato caratterizzato dal rispetto e correttezza nelle relazioni sindacali.

CONTENZIOSO DEL LAVORO

Nel corso dell'anno 2020 Busitalia Veneto è stata principalmente interessata dall'attivazione di contenzioso riguardante "differenze retributive". Permangono ulteriori ricorsi volti ad ottenere il riconoscimento del parametro superiore e/o le indennità di secondo livello contrattate nelle previgenti gestioni che si inseriscono in un filone di vertenze più ampio che trova origine nell'affidamento in concessione a Sita Spa (anni 1994 per Padova e 1995 per Rovigo) del servizio di trasporto pubblico extraurbano e/o urbano e/o nella disdetta degli accordi di secondo livello attuata dall'allora Sita S.p.A. con decorrenza febbraio 2010.

SICUREZZA E PREVENZIONE SUI LUOGHI DI LAVORO

Vengono di seguito presentate le attività principali svolte dal Servizio di Prevenzione e Protezione aziendale di Busitalia Veneto.

- Sistema di gestione della sicurezza

In data 26 e 27 novembre si è tenuto, in modalità videoconferenza, l'audit per il mantenimento delle Certificazioni condotto dall'Ente di Certificazione esterno DNV, conclusosi positivamente. Sono state dunque mantenute la certificazione di sicurezza ISO 45001:2018, la certificazione per la gestione della qualità ISO 9001:2015 e la certificazione per la gestione ambientale ISO 14001:2015. Al termine dell'Audit sono state valutate inoltre eventuali opportunità di miglioramento.

- Documenti di valutazione dei rischi

- a. Aggiornamento DVR Generale con valutazione dei rischi riguardanti gli ambienti di lavoro nei depositi secondari ed aggiornamento delle valutazioni dei rischi;
- b. Sono stati revisionati i format dei documenti di valutazione dei rischi interferenziali (DUVRI) di tutte le sedi aziendali, in funzione del contesto emergenziale da Covid-19;
- c. Sono stati aggiornati i Piani di Emergenza ed Evacuazione per tutte le sedi Busitalia Veneto, in conseguenza alla campagna di formazione autunnale di Addetti Primo Soccorso e Addetti Lotta Antincendio;

- Formazione ed informazione

Sono stati effettuati i piani di formazione in materia di sicurezza, antincendio, primo soccorso, segnaletica stradale, procedure di sanificazione mezzi ed ambienti di lavoro, corretta interpretazione delle istruzioni di sicurezza degli impianti ed attrezzature per il personale di officina etc.

b) Incarichi per la sicurezza

Nel mese di maggio 2020 si è provveduto a creare un Gruppo di Lavoro Intersocietario nel Gruppo Busitalia per la gestione del Recovery Plan ai fini COVID individuando un Responsabile Di Gruppo.

Nel mese di giugno 2020 si è provveduto ad incaricare un nuovo RSPP.

Nel mese di Novembre si è provveduto ad aggiornare ed incaricare nuove figure per la sicurezza in caso di emergenza.

- Dispositivi di protezione individuale

Si è provveduto alla distribuzione della nuova dotazione dei dispositivi di protezione individuale e al mantenimento della vigilanza sul corretto utilizzo dei dispositivi.

Dall'inizio dell'emergenza sanitaria da COVID-19, sono stati distribuiti al personale dipendente, in aggiunta ai DPI e al materiale sanitario ordinario anche Mascherine di protezione (Chirurgiche + FFP2), guanti di protezione monouso, gel igienizzante mani.

- Sorveglianza sanitaria

Nell'arco dell'anno, sono state eseguite dal Medico Competente le visite mediche secondo quanto disciplinato dal D.Lgs. 81/08 e in coerenza alla valutazione dei rischi.

Sono state inoltre condotte visite di idoneità ai sensi del DM 88/99.

AMBIENTE

Busitalia Veneto è in possesso delle Certificazioni conformi ai requisiti delle norme OHSAS 18001:2007, ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015.

UNI-EN-13816:2002, per la progettazione ed erogazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri (TPL) su gomma. Linea urbana tranviaria (SIR 1) e linea extraurbana Padova – Venezia.

CLIENTI

L'orientamento aziendale rivolto alla centralità delle persone che viaggiano con noi, 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, l'Azienda 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 tutt'ora in corso, si è sviluppata seguendo le fasi evolutive della pandemia, recependo di volta in volta 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.

Nell'ambito dei rapporti con i clienti, straordinario è stato l'impegno conseguente ai provvedimenti normativi (art. 215 "Misure di tutela per i pendolari di trasporto ferroviario e TPL" del Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, convertito in Legge n. 77 del 17 luglio 2020) varati a tutela dei viaggiatori in possesso di titoli di viaggio che non hanno potuto fruire per effetto delle restrizioni nel periodo del lockdown. L'impegno si è stato tradotto nella progettazione e messa in campo di soluzioni che, privilegiando i canali digitali, hanno consentito di gestire le numerose richieste di ristoro dei clienti attraverso l'emissione di voucher e/o prolungamenti della validità degli abbonamenti non fruiti, con relativo supporto di una campagna informativa e un impegno straordinario a livello di assistenza alla clientela.

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 dirompenti 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.

PIL e componenti principali	2020			
	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 del Gruppo 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" 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'attrattiva 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 anni (2).

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%.

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%.

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.

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 Locale (3), 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 risultò 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 euro (4). 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 adottati dal Gruppo FS (come dettagliati nelle Note). Tali schemi riclassificati contengono indicatori di performance alternativi rispetto a quelli rinvenienti direttamente dagli schemi di bilancio di esercizio e che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società nonché rappresentativi dei risultati economico-finanziari prodotti dal *business*. I metodi per la costruzione di tali indicatori sono riportati nella sezione "Legenda e Glossario".

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 n. 1320/2020 con la quale la Regione Veneto, ha provveduto alla erogazione a titolo di anticipazione dei corrispettivi senza apportare decurtazioni di importo, né sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate e che 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 (art. 5 par. 5) e che tengano conto di tutti gli anticipi versati, al fine evitare sovracompenzazioni.

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 rispetterà le condizioni previste per la percezione e che gli importi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti considerando i dettami previsti dallo IAS 20.

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).

Alcuni dei decreti suddetti sono parzialmente già recepiti, nella Delibera Regionale n. 1814/2020 con la quale la Regione Veneto ha provveduto a riconoscere alle società del comparto TPL, tra cui la Società, i contributi spettanti.

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 ricavi nella loro totalità, limitandosi ad iscrivere, secondo criteri di prudenza, solamente i ricavi relativi a decreti già recepiti da Delibera Regionale che effettua 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

	<i>valori in 000 di euro</i>			
	2020	2019	Variazione	%
Ricavi operativi	78.946	90.676	(11.730)	(13%)
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	69.398	87.063	(17.666)	(20%)
Altri proventi	9.549	3.613	5.936	164%
Costi operativi	(69.019)	(85.435)	16.416	(19%)
Costo del personale	(37.564)	(42.906)	5.343	(12%)
Altri costi netti	(31.456)	(42.528)	11.073	(26%)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	9.927	5.241	4.686	89%
Ammortamenti	(7.956)	(4.158)	(3.798)	91%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	-	14	(14)	(100%)
Accantonamenti	-	-	-	Nd
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	1.971	1.096	874	80%
Proventi e oneri finanziari	(1.811)	(730)	(1.081)	148%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	160	366	(206)	(56%)
Imposte sul reddito	(36)	(114)	78	(69%)

RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	124	252	(128)	(51%)
RISULTATO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI	-	-	-	Nd
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	124	252	(128)	(51%)

L'esercizio 2020 è stato caratterizzato dalla crisi epidemiologica del COVID 19 i cui effetti hanno avuto ripercussioni su tutta la gestione aziendale sia dal punto di vista organizzativo che dal punto di vista economico/patrimoniale.

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

Il **Risultato Netto di esercizio** ammonta ad €/000 124 (- 51%) rispetto al 2019.

La variazione negativa di 128 mila euro rispetto 2019 è dovuta prevalentemente alla riduzione dei **Ricavi operativi** per 11,7 milioni di euro (-13 % s.a.) più che compensata dalla variazione dal decremento dei **Costi operativi** per 16,4 milioni di euro ca. (- 19 % s.a.).

All'interno della voce **Ricavi delle vendite e delle prestazioni**, i **Ricavi da Mercato** si attestano su un valore di circa 19,9 milioni di euro, con un decremento di circa 18,7 milioni di euro (- 48%), dei quali circa 10,25 milioni di euro relativi al TPL extraurbano (di cui 8,78 milioni di euro bacino Padova e 1,47 milioni di euro bacino Rovigo) e 9,62 milioni di euro relativi al TPL urbano (di cui 9,34 milioni di euro bacino Padova e 0,28 milioni di euro bacino Rovigo).

I **Ricavi da Contratto di Servizio** presentano un decremento di circa 1 milione di euro pari al - 2,11 % s.a., e tengono conto del riconoscimento dei corrispettivi sulla base dei servizi minimi programmati e degli ulteriori corrispettivi assegnati con DGRV 1320/2020 in forza del Decreto Cura Italia l'art. 92 comma 4 bis.

Gli **Altri Proventi** presentano un incremento di 5,9 milioni di euro pari al + 164 % s.a. dovuto dall'effetto congiunto dei maggiori contributi riconosciuti dalle DGRV 1320/2020 e 1814/2020 (pari complessivamente a 7,5 milioni di euro) e dal decremento dei proventi derivanti dall'erogazione dei servizi di trasporto, ridotti durante il periodo di lockdown (service su servizi di sub affidamento, penali, transiti autostazione, rimozioni ed indennizzi assicurativi) pari a complessivi 1,6 milioni di euro.

Con riferimento ai **Costi Operativi** si riscontra un decremento di 16,4 milioni di euro. Il risultato è riconducibile prevalentemente a:

c) Riduzione del **Costo del Personale** pari a circa 5,3 milioni di euro determinato principalmente da:

- Riduzione del fondo ferie
- Riduzione dei Costi del personale inerenti le competenze accessorie e aggiuntivi
- Rimodulazione dei turni di servizio
- Riduzione degli Oneri Sociali

- Proroga a periodi successivi del reintegro del personale in quiescenza
 - Ricorso al Fondo di Solidarietà per il sostegno del reddito del personale delle aziende del trasporto pubblico (pari a 0,5 milioni di euro).
- d) Riduzione degli **Altri Costi Netti** per ca. 11 milioni di euro. Anche tale decremento è il risultato delle politiche di contenimento dei costi conseguenti alle misure adottate dalla Società in emergenza Coronavirus, che hanno determinato una riduzione delle percorrenze pari a circa il 17% rispetto all'esercizio precedente.

Nel dettaglio le variazioni più significative sono:

- a. Costi materie prime: riduzione di circa 4 milioni di euro per materiale manutentivo e carburanti. Il costo del carburante è stato condizionato sia dalla riduzione delle percorrenze sia dalla riduzione del prezzo unitario del gasolio;
- b. Costi per le prestazioni legate al trasporto: riduzione di 1,1 milioni di euro per minori servizi di sub affidamento;
- c. Costi manutentivi: la riduzione dei costi manutentivi per circa 564 mila euro è stata mitigata dall'incremento netto dei costi straordinari legati alle spese di pulizia per sanificazione di mezzi ed uffici per circa 406 mila euro;
- d. Costi provvigioni: decremento dei costi per circa 893 mila euro quale conseguenza della riduzione delle vendite dei titoli di viaggio;
- e. Costi assicurativi: riduzione dei costi per circa 630 mila euro determinato sia dalle migliori condizioni ottenute in fase di rinnovo delle polizze assicurative rispetto al precedente contratto in vigore nel 2019 sia dalla sospensione della polizza RCA per il periodo di lockdown.
- f. Riduzione dei Costi per Godimento beni di terzi pari a 4 milioni di euro. L'abbattimento del costo per godimento beni di terzi è determinato principalmente dalla riclassificazione del costo inerente i contratti di locazione e concessione oggetto di applicazione del principio contabile IFRS 16

Complessivamente l'**EBITDA** registra un valore positivo di 10 milioni di euro, con un significativo incremento di 4,7 milioni di euro rispetto allo scorso anno (+ 89 %) per i motivi sopraesposti.

Evidenziamo che il risultato registrato dall'**EBITDA** è fortemente influenzato dall'**IFRS 16** la cui applicazione ha comportato un diverso trattamento dei "costi per godimento beni di terzi" in costi per "ammortamenti" e "oneri finanziari", impattando rispettivamente l'**EBIT** e il risultato della Gestione finanziaria.

Inoltre l'impatto della pandemia COVID-19 ha prodotto effetti sul regolare e ordinario svolgimento delle attività aziendali generando una complessiva riduzione dei costi operativi.

Trattasi quindi di risultati straordinari con effetti, in particolare quelli relativi all'implementazione dell'**IFRS 16**, che hanno creato, in sede di 1° applicazione, discontinuità rispetto all'esercizio precedente, e che non saranno ripetibili negli esercizi futuri in un anno di normale gestione operativa.

Gli **Ammortamenti** sono incrementati a seguito dell'applicazione del principio IFRS 16 per 3,5 milioni di euro. Non si registrano esigenze di **Svalutazione** rilevanti di poste dell'attivo; conseguentemente l'**EBIT** presenta un

saldo positivo di circa 1,2 milioni di euro con una variazione in aumento di 874 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

Il risultato della **Gestione Finanziaria** presenta un saldo negativo di circa 1,8 milioni di euro con un incremento circa 1,1 milioni di euro rispetto l'anno precedente. Detto incremento è da imputarsi all'impatto IFRS 16.

Il risultato della **Gestione Fiscale** rappresenta una posizione generata da crediti di imposta su investimenti in beni strumentale e su acquisti per materiali per sanificazione (DL 34/2020) e minor IRAP consuntivata relativa all'esercizio 2019 ed IRAP di periodo.

Sulla base di quanto sopra, il **Risultato Netto** presenta un saldo positivo di negativo di circa 124 mila euro (-51%).

Stato Patrimoniale riclassificato

	<i>valori in 000 di euro</i>		
	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Capitale circolante netto gestionale	7.256	4.250	3.006
Altre attività nette	4.290	(5.398)	9.689
Capitale circolante	11.546	(1.149)	12.695
Immobilizzazioni tecniche	64.921	32.803	32.118
Partecipazioni	-	-	-
Capitale immobilizzato netto	64.921	32.803	32.118
TFR	(7.961)	(8.366)	405
Altri fondi	(2.641)	(2.814)	173
TFR e Altri fondi	(10.602)	(11.180)	578
Attività/(Passività) nette detenute per la vendita	-	-	-
CAPITALE INVESTITO NETTO	65.865	20.475	45.390
Posizione finanziaria netta a breve	26.932	(6.722)	33.654
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	16.712	19.856	(3.144)
Posizione finanziaria netta	43.643	13.134	30.509
Mezzi propri	22.222	7.342	14.880
TOTALE COPERTURE	65.865	20.475	45.390

Lo **Stato Patrimoniale** riclassificato evidenzia un incremento del **Capitale Investito Netto** pari a circa 45,4 milioni di euro rispetto al 31.12.2019.

Gli elementi caratterizzanti tale variazione sono prevalentemente riconducibili a:

- Capitale Circolante Netto: la variazione positiva di 3 milioni di euro è determinata prevalentemente dall'effetto combinato dell'incremento dei Crediti Commerciali Correnti per 2 milioni di euro, inerenti a

crediti per Contratti per Servizi Minimi non ancora incassati e dalla riduzione dei Debiti Commerciali per circa 1 milione di euro;

- Altre Attività Nette: la variazione di 9,7 milioni di euro è determinata prevalentemente dall'effetto combinato dell'incremento delle Altre attività correnti per circa 5,6 milioni di euro rappresentati da contributi ex DGRV 1320/2020 e 1814/2020 non ancora incassati e dalla riduzione delle Passività correnti per circa 4 milioni di euro (riduzione del Fondo Ferie pregresse e dei risconti sugli abbonamenti).
- Capitale immobilizzato netto: La variazione rispetto al 2019 è rappresentata sostanzialmente dagli ammortamenti di competenza, dal conferimento di n. 2 rotabili citati nel paragrafo "Aumento di capitale" e prevalentemente dalla applicazione del principio contabile IFRS 16.
- TFR ed Altri Fondi: Riduzione dei fondi per circa 600 mila euro, principalmente collegato alle liquidazioni del personale in quiescenza.

La **Posizione finanziaria netta** evidenzia un indebitamento netto di 43,6 milioni di euro e registra nel corso del periodo un incremento di 30,5 milioni di euro. La variazione è essenzialmente dovuta all'applicazione del principio contabile IFRS 16 per un importo pari a 36,2 milioni di euro, parzialmente compensato da una riduzione del saldo dei Finanziamenti verso Fercredit per circa 2,8 milioni di euro, e dalla maggiore liquidità acquisita pari a 3 milioni di euro.

I Mezzi Propri sono pari a 22,2 milioni di euro (+ 200 % verso l'esercizio 2019) con variazione in incremento pari a 14,9 milioni di euro principalmente dovuto all'aumento di capitale da parte dei soci per un valore complessivo di 15 milioni di euro a cui si rinvia per maggiori dettagli alla dedicata sezione di patrimonio netto.

FATTORI DI RISCHIO

I fattori di rischio cui può essere esposta l'impresa possono essere fatti risalire: - da un lato, ai fattori connessi alla specificità del *business*, caratterizzato da processi che necessitano di costante attenzione agli aspetti di sicurezza, ambiente e simili; - dall'altro, a fattori strategico/operativi, connessi alla incidenza sul risultato economico/patrimoniale della Società di fenomeni esogeni. Dal primo punto di vista, la Società è fortemente impegnata – come evidenziato anche in merito alle questioni della sicurezza – a ricondurre ad unità le modalità operative da applicare a tutti i contesti di *business* nella quale opera, secondo i principi e le logiche dell'articolato "Sistema di gestione" adottato dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, con un'attenta pianificazione delle attività ed un articolato monitoraggio sulla realizzazione della stessa. Con riferimento ai fattori esogeni, la Società è fortemente impegnata ad incrementare il proprio grado di controllo e monitoraggio sui processi *core*, con particolare riguardo a quelli maggiormente rilevanti, in un'ottica di continuo *benchmarking* sia di tipo esterno (nei confronti dei competitors e dei *partners*) sia interno (con riferimento alle altre realtà del Gruppo). La Società si è attivata per accelerare il processo di miglioramento delle procedure di controllo interno, adottando le necessarie azioni di *upgrading* sui sistemi informativi. Rientrano in questa tipologia di fattori di rischio anche quelli connessi alla regolamentazione dell'attività della Società, tipica del settore, che dipende

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

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

Rischi legati alla diffusione di malattie infettive

La diffusione su scala globale di emergenze epidemiologiche o pandemiche che colpiscono la popolazione (i.e. COVID-19, 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 dotato di processi e procedure che supportano l'identificazione, la gestione e il monitoraggio degli eventi con potenziali impatti significativi sulle risorse e sul business dell'impresa. Tali processi sono volti a massimizzare la tempestività e l'efficacia delle azioni intraprese.

INVESTIMENTI

Il parco autobus della sede di Padova al 31/12/2020 è costituito complessivamente da n. 527 veicoli. L'età media del parco extraurbano si attesta a 14,73 anni al 31/12/2020; mentre il parco urbano e suburbano a 10,98 anni.

Il parco autobus, dell'unità operativa di Rovigo al 31/12/2020, si attesta a quota n.123 unità. L'età media del parco extraurbano si attesta a 14,08 anni al 31/12/2020; altresì l'anzianità media del parco urbano risulta pari a 9,95 anni.

Il parco rotabile tram è uniforme (veicolo Translohr STE3 con autonomia di trazione [alimentazione a batteria]) ed è costituito di 16 mezzi di età media pari a 13 anni e n. 2 rotabili tranviari di 4 anni; quest'ultimi quale conferimento in natura in adempimento da parte del socio APS HOLDING SPA, dell'operazione straordinaria di aumento di capitale sociale

Nel corso dell'esercizio 2020 alla data del 31 dicembre 2020, risultano immatricolati in Busitalia Veneto n. 7 autobus nuovi per il bacino di Padova, 6 dei quali beneficiari di finanziamento pubblico, e finalizzati allo svecchiamento del parco più datato ed inquinante; quest'ultimi rappresentano una coda del piano investimenti del 2019.

Tutti i nuovi autobus acquistati sono stati dotati di telecamere di videosorveglianza, a maggior tutela dell'utenza e del personale in servizio, di conta passeggeri, e pedana disabili.

A seguito delle nuove immissioni nel parco si è proceduto alla rottamazione/vendita di 14 autobus. Va ricordato che specularmente a quanto sopra accennato nella sezione investimenti, e precisamente nel piano di sostituzione massivo del 2021 per c.a. 350 bus, si avranno altrettanti veicoli che usciranno dal parco.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

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

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

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

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

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

ALTRE INFORMAZIONI

Sedi secondarie

La Società non dispone di sedi secondarie.

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 risultano definiti con sentenza passata in giudicato procedimenti a carico di attuali e/o pregressi 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.

Pende presso il Tribunale di Perugia un procedimento penale a carico dell'Amministratore Delegato della Società per un reato asseritamente commesso in qualità di legale rappresentante di altra società già operante nel settore del trasporto pubblico locale nella Regione Umbria.

Risultano allo stato pendenti alcuni procedimenti di natura penale riguardanti autisti della Società coinvolti in sinistri o in fatti avvenuti comunque in occasione dello svolgimento delle attività di servizio, che hanno assunto, per varie ragioni, rilevanza penale. Per detti procedimenti, allo stato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società stessa sia esposta a significative passività o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria; pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio.

ARBITRATI

Arbitrati con *General Contractor*

Non sono pendenti arbitrati con *General Contractor*.

Altri arbitrati

Non sono pendenti arbitrati di qualsiasi natura.

PROCEDIMENTI CIVILI ED AMMINISTRATIVI

Si rinvia alla sezione Altre Informazioni inserita nelle Note al Bilancio.

PROCEDIMENTI DINANZI ALLE AUTORITÀ NAZIONALI E COMUNITARIE

Non sono pendenti altri procedimenti dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie.

Adesione al consolidato fiscale

La Società aderisce al consolidato fiscale di Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane per il triennio 2019 – 2021, ai sensi dell'art. 117 D.P.R. 917/86 ("TUIR").

Informativa relativa all'articolo 2497 ter

La Società è sottoposta ad attività di direzione e coordinamento della Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. La Società opera in accordo alle Linee Guida ed alle Disposizioni Organizzative del Gruppo FS. Si evidenzia che - oltre alle richiamate Disposizioni Organizzative - si è attenuta alle Disposizioni ed alle indicazioni della controllante, riguardo le scelte operate per le operazioni poste in essere con riferimento alla Responsabilità Amministrativa della Società (D.lgs. n. 231 del 8/6/2001).

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

La Società è dotata di un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001 approvato, nella versione aggiornata, nel corso della seduta del Consiglio di Amministrazione del 3 giugno 2020.

All'Organismo di Vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione, sono attribuiti i poteri e le responsabilità necessari a svolgere le funzioni di vigilanza ad esso demandate dall'art. 6 del Decreto, in ordine all'adeguatezza e all'osservanza del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalla Società. L'Organismo di Vigilanza ha composizione plurisoggettiva (composto da due professionisti esterni al Gruppo di cui uno con funzioni di Presidente ed un componente interno appartenente alla struttura Audit della Controllante) con mandato di durata triennale.



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, 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.

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 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. Ed a parità di servizi richiesti dagli Enti, è atteso un intervento normativo a livello nazionale e locale che tenga conto dei necessari riconoscimenti economico-finanziari alle aziende colpite dalla crisi. La società metterà quindi in capo tutte le azioni per un fruttuoso confronto con gli Enti affidanti al fine di garantire certezza e tempestività nell'erogazione dei mezzi finanziari attesi.

Infine, è importante evidenziare che, in considerazione dell'avvenuta aggiudicazione definitiva della gara per l'esercizio del Trasporto Pubblico Locale Urbano ed Extraurbano di Padova e della sottoscrizione del nuovo contratto di servizio il 4 dicembre 2020, la Società, a decorrere dall'avvio del servizio scolastico 2021/2022, darà avvio al servizio previsto dal nuovo contratto. Già dall'inizio del 2021 la Società è totalmente impegnata per procedere agli investimenti necessari per quanto riguarda il parco mezzi, gli impianti di alimentazione, le tecnologie di bordo e di terra, il sistema delle fermate previsti come obblighi dal nuovo contratto. Tenendo conto degli effetti tutt'ora evidenti causati dal Covid-19, risulterà fondamentale riconsiderare la pianificazione del Programma di Esercizio invernale 2021/2022 in accordo con gli Enti affidanti, rinegoziare il contratto di affitto ed utilizzo del sistema tramviario, operare le scelte più consone per migliorare la capacità di trasporto su singolo mezzo in relazione alla riduzioni della stessa a seguito delle disposizioni, migliorare e/o iniziare nuovi processi per la sanificazione dei mezzi, riconsiderare il tema della controlleria a bordo per i frequenti casi di

aggressione che avvengono verso il personale della Società per rendere il trasporto un mezzo sicuro a tutti gli effetti sia per gli utenti sia per il personale della Società e salvaguardare la correttezza dell'utilizzo dei mezzi pubblici con regolare titolo di viaggio.

Padova, 05 marzo 2021

Il Consiglio Di Amministrazione



02

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2020

Prospetti contabili

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

		<i>valori in unità di euro</i>	
	Note	31.12.2020	31.12.2019
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	5	63.883.189	32.677.638
Investimenti immobiliari		-	-
Attività immateriali	6	1.037.590	125.184
Attività per imposte anticipate	7	410.458	333.603
Partecipazioni		-	-
Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)		-	-
Crediti commerciali non correnti		-	-
Altre attività non correnti		-	-
Totale attività non correnti		65.331.237	33.136.426
Rimanenze	8	2.383.690	2.478.685
Crediti commerciali correnti	9	20.945.738	18.933.295
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	10	14.869.146	11.912.188
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	11	2.760	9.754
Crediti tributari	12	-	1.834
Altre attività correnti	13	10.574.952	4.929.237
Totale attività correnti		48.776.285	38.264.992
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		-	-
Totale attività		114.107.522	71.401.418
Patrimonio netto			
Capitale sociale	14	20.500.000	5.500.000
Riserve	14	134.505	121.895
Riserve di valutazione		-	-
Altre riserve	14	(494.398)	(251.026)
Utili (Perdite) portati a nuovo	14	1.957.077	1.717.491
Utile (Perdite) d'esercizio	14	124.440	252.196
Totale Patrimonio Netto		22.221.624	7.340.555
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	15	16.711.558	19.855.610
TFR e altri benefici ai dipendenti	16	7.961.059	8.365.811
Fondi rischi e oneri	17	2.144.530	2.317.691
Passività per imposte differite	7	496.443	496.443
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	18	32.872.189	-
Debiti commerciali non correnti		-	-
Altre passività non correnti	19	98.827	98.827
Totale passività non correnti		60.284.607	31.134.383
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	15	5.588.097	5.200.078
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri		-	-
Debiti commerciali correnti	20	16.073.623	17.162.330
Debiti per imposte sul reddito	21	22.017	-
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	18	3.343.294	-
Altre passività correnti	19	6.574.260	10.564.071
Totale passività correnti		31.601.292	32.926.479
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		-	-
Totale passività		91.885.898	64.060.862
Totale Patrimonio Netto e passività		114.107.522	71.401.418

CONTO ECONOMICO*valori in unità di euro*

	Note	2020	2019
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	22	69.397.541	87.063.129
Altri proventi	23	9.548.678	3.612.621
Totale ricavi operativi		78.946.218	90.675.750
Costo del personale	24	(37.563.509)	(42.906.469)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	25	(8.284.021)	(12.255.666)
Costi per servizi	26	(21.816.927)	(24.584.180)
Costi per godimento beni di terzi	27	(552.281)	(4.968.858)
Altri costi operativi	28	(802.302)	(719.611)
Costi per lavori interni capitalizzati		-	-
Totale costi operativi		(69.019.039)	(85.434.784)
Ammortamenti	29	(7.956.454)	(4.158.261)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	30	-	13.595
Accantonamenti		-	-
Risultato operativo		1.970.726	1.096.301
Proventi finanziari	31	1.754	18.559
Oneri finanziari	32	(1.812.333)	(748.509)
Totale proventi e oneri finanziari		(1.810.578)	(729.950)
Risultato prima delle imposte		160.147	366.351
Imposte sul reddito	33	(35.707)	(114.155)
Risultato del periodo delle attività continuative		124.440	252.196
Risultato delle attività operative cessate al netto degli effetti fiscali		-	-
Risultato netto d'esercizio		124.440	252.196

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

		<i>valori in unità di euro</i>	
	Note	2020	2019
Risultato netto d'esercizio		124.440	252.196
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	14	(320.226)	(151.234)
Effetto fiscale Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	14	76.854	36.296
Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:			
Quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari			
Effetto fiscale della quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari			
Variazioni di <i>fair value</i> degli investimenti finanziari disponibili per la vendita			
Variazioni di <i>fair value</i> degli investimenti finanziari disponibili per la vendita			
Differenze di cambio			
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		(243.372)	(114.938)
Conto economico complessivo dell'esercizio		(118.932)	137.258

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

Valori in euro

	Capitale sociale	Riserve					Totale Riserve	Utile (perdita) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti				
Saldo al 1° gennaio 2019	5.500.000	90.932	-	-	-	(136.088)	(45.156)	1.129.185	619.267	7.203.296
Aumento di capitale (riduzione di capitale)						-	-			-
Distribuzione dividendi						-	-			-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		30.963					30.963	588.304	(619.267)	-
Altri movimenti							-			-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato						(114.938)	(114.938)		252.196	137.258
di cui:							-			-
<i>Attività finanziarie disponibili alla vendita</i>							-			-
<i>Utile/(Perdita) relativi ai benefici attuariali</i>						(151.234)	(151.234)			(151.234)
<i>Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali</i>						36.296	36.296			36.296
<i>Utile/(Perdita) d'esercizio</i>							-	252.196		252.196
Saldo al 31 dicembre 2019	5.500.000	121.896	-	-	-	(251.026)	(129.130)	1.717.488	252.196	7.340.554
Saldo al 1° gennaio 2020	5.500.000	121.896	-	-	-	(251.026)	(129.130)	1.717.488	252.196	7.340.554
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	15.000.000						-			15.000.000
Distribuzione dividendi							-			-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		12.610					12.610	239.586	(252.196)	-
Altri movimenti							-			-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato						(243.372)	(243.372)		124.440	(118.932)
di cui:							-			-
<i>Attività finanziarie disponibili alla vendita</i>							-			-
<i>Utile/(Perdita) relativi ai benefici attuariali</i>						(320.226)	(320.226)			(320.226)
<i>Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali</i>						76.854	76.854			76.854
<i>Utile/(Perdita) d'esercizio</i>							-	124.440		124.440
Saldo al 31 dicembre 2020	20.500.000	134.505	-	-	-	(494.398)	(359.892)	1.957.075	124.440	22.221.622

RENDICONTO FINANZIARIO

valori in unità di euro

	2020	2019
Utile/(perdita) di esercizio	124.440	252.196
Imposte sul reddito	35.707	114.155
(Proventi) / Oneri Finanziari	683.663	748.509
Ammortamenti	7.956.454	4.158.261
Accantonamenti fondo rischi	295.175	560.578
Accantonamenti fondo TFR	27.530	73.366
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	-	(4.555)
Variazione delle rimanenze	94.994	350.500
Variazione dei crediti commerciali	(2.012.443)	230.480
Variazione dei debiti commerciali	(1.088.707)	6.875.743
Variazione delle altre passività	(3.989.811)	(337.271)
Variazione delle altre attività	(5.567.131)	1.117.848
Utilizzi fondi rischi e oneri	(468.337)	(184.126)
Pagamento benefici ai dipendenti	(752.508)	(1.243.647)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	(683.663)	(748.509)
Variazione dei crediti/debiti per imposte	(245.861)	(85.947)
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' OPERATIVA	(5.714.938)	11.877.580
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(1.395.216)	(10.342.310)
Investimenti in attività immateriali	(956.846)	(1.188.535)
Investimenti al lordo dei contributi	(2.352.063)	(11.530.845)
Contributi	3.608.122	3.276.849
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	-	690.510
Disinvestimenti	-	690.510
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO	1.256.059	(7.563.486)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(2.756.032)	1.234.722
Variazione passività per leasing	(3.109.565)	-
Dividendi	-	-
Variazioni patrimonio netto	13.150.000	-
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' FINANZIARIA	7.284.403	1.234.722
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	2.949.964	5.548.816
Disponibilità liquide a inizio periodo	11.921.941	6.373.125
Disponibilità liquide a fine periodo	14.871.905	11.921.941
di cui :		
Denaro e valori in cassa	2.760	9.754
Depositi bancari e postali	-	-
c/c <i>intercompany</i>	14.869.146	11.912.188

Note al bilancio

1 Premessa

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

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

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

Il bilancio consolidato viene redatto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da cui Busitalia Veneto è direttamente/indirettamente controllata. La Capogruppo ha sede in Roma, in Piazza/via della Croce Rossa, indirizzo presso il quale è possibile ottenere tale documento nei termini e con le modalità previste dalla vigente normativa.

La società KPMG S.p.A. è incaricata della revisione legale dei conti, ai sensi dell'articolo 14 del D.lgs. 39/2010 per il triennio 2018-2020.

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* da quello delle *discontinued operation*;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- 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. Ciò, anche in considerazione dell'intervenuta aggiudicazione definitiva della gara del servizio TPL del Bacino urbano ed extraurbano di Padova la cui concessione ha una durata di 9 anni.

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

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

Nella predisposizione del presente bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 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 e le vite utili sono le seguenti:

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

*Vita utile 16 anni

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

Beni in leasing

i. Individuazione

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

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

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

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

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

ii. Contabilizzazione successiva

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

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

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

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

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

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

Si rileva che alla data del 31 dicembre 2019 la società si trovava in una situazione di incertezza legata alla durata delle gare in corso e degli afferenti contratti di servizio. In tale situazione di incertezza non era possibile effettuare delle stime circa gli impatti potenziali derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16.

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

Investimenti immobiliari

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

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

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

Informativa sui contratti di locazione ai fini IFRS 16

Si rileva che alla data del 31 dicembre 2019 la Società non aveva la certezza della ri-contrattualizzazione dei contratti di leasing in essere. In tale situazione non era possibile effettuare dei calcoli puntuali in merito agli impatti potenziali derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16. Alla data del 31.12.2020 rileviamo che i contratti non sono stati ri-negoziati e allo stato attuale non si rilevano modifiche significative dei termini contrattuali che risultano pertanto prorogati per tutta la durata del contratto TPL assegnato con Gara come ampiamente specificato nella Relazione sulla gestione, di conseguenza la Società ha adottato il principio a far data dal 01.01.2020 fino al 31.08.2030.

La tabella seguente riporta gli impatti che generati con l'adozione del principio sulla situazione patrimoniale e finanziaria della Società:

	Impatti al 01.01.2020
ATTIVITA'	
Fabbricati industriali	18.853
Impianti (Materiale Rotabile)	20.627
TOTALE	39.480
PASSIVITA'	
Passività finanziarie del leasing (non correnti)	
Passività finanziarie del leasing (correnti)	39.480
TOTALE	39.480
PATRIMONIO NETTO	-
Utili (perdite) a nuovo	-

Il calcolo degli effetti IFRS 16 al 31 dicembre 2020 è stato effettuato considerando i tassi IBR di riferimento di settore pari a 3,03% 10Y III trimestre.

Di seguito riportiamo gli impatti economici dell'esercizio 2020:

	<i>valori in migliaia di euro</i>
	Impatti sul conto economico 31.12.2020
Storno canoni <i>leasing</i>	4.394
Rilevazione ammortamento dei diritti d'uso	3.724
Impatto sull'EBIT	670
Rilevazione maggiori interessi passivi	(1.129)
Impatto sull'Utile Netto	(459)

Per i contratti relativi al TPL Rovigo permane una condizione di incertezza relativa all'individuazione dei diritti di uso e alla loro durata e che pertanto non sono stati rilevati secondo il principio dell'IFRS 16. In ogni caso, giova rilevare che l'eventuale impatto ai fini della presente relazione finanziaria è di importo non significativo.

Attività immateriali

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

(a) Concessioni, licenze e marchi

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

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

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

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

(c) Costi di ricerca e sviluppo

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

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

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

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

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

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

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

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

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

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

Strumenti Finanziari

i. Classificazione e valutazione di Attività finanziarie

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

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

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

(a) Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie non classificate come valutate al costo ammortizzato o al FVOCI.

Vengono valutate inizialmente e successivamente al *fair value*. I costi dell'operazione e le variazioni di *fair value* sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

ii. Classificazione e valutazione di Passività finanziarie

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

iii. Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari derivati

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

Al 31 dicembre 2020 non erano presenti strumenti finanziari derivati.

iv. Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

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

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

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

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

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

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

- Pubblica Amministrazione: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali aventi come controparte lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni, la UE od Organismi ad essa riconducibili;
- *Intercompany*: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali tra controparti controllate;
- Depositi: tutti i depositi detenuti presso controparti bancarie;
- Crediti vs terzi: comprende i crediti finanziari e commerciali, diversi dai precedenti, aventi come controparti società non finanziarie, famiglie produttrici e famiglie consumatrici.

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

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

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

Determinazione del fair value

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

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

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minore valore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato. Il valore netto di realizzo corrisponde, per i prodotti finiti e gli immobili, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati di vendita. Per le materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

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

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Benefici ai dipendenti

Benefici a breve termine

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

Piani a benefici definiti e a contribuzione definita

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

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il "*projected unit credit method*". Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.

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

contribuzione definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie

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

Fondi rischi e oneri

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

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

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

Ricavi da contratti con i clienti

- Rilevazione iniziale e valutazione successiva

La Società rileva i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi risulti espresso in un importo che riflette il corrispettivo a cui la Società ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi stessi. La rilevazione dei ricavi si snoda attraverso il c.d. *five step model*, il quale prevede: i)

l'identificazione del contratto, ii) l'identificazione delle *performance obligation*, iii) l'identificazione del corrispettivo, iv) l'allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*, v) la rilevazione del ricavo.

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

Di seguito una breve descrizione circa la natura, le tempistiche di soddisfacimento delle *performance obligation* e i significativi termini di pagamento adottati con riferimento ai principali contratti con i clienti:

Ricavi per servizi di trasporto

I ricavi da servizio di trasporto derivano dai servizi legati al trasporto delle persone e delle merci in ambito nazionale. La voce accoglie i ricavi derivanti dai servizi a mercato ed i ricavi da Contratti di Servizio con le controparti Pubbliche (Province, Regioni, Comuni etc.).

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

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

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

- Corrispettivi variabili

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

l'importo stimato del corrispettivo variabile nel prezzo di transazione solo nella misura in cui tale importo risulta altamente probabile.

- Presenza di una componente finanziaria significativa

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

- Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto

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

Contributi pubblici

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

Contributi in conto impianti

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

Contributi in conto esercizio

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

Riconoscimento dei costi

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

Imposte sul reddito

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

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

Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di conto economico "Altri costi operativi".

PRINCIPI CONTABILI DI RECENTE EMANAZIONE

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI E INTERPRETAZIONI DI PRIMA ADOZIONE

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 richi amino 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 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:

1. IFRS 3 *Business Combination*
2. IAS 16 *Property, Plant and Equipment*
3. IAS 37 *Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets*
4. *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. I risultati finali delle poste di bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime primo tra tutti, al momento, l'impatto della pandemia COVID-19, tuttora in divenire, a cui sono legati possibili scenari futuri molto variegati e diversi negli effetti. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

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

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

Riduzione di valore delle attività non finanziarie

Le Attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso o la vendita. La verifica

dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno e sul mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori.

Riduzione di valore delle attività finanziarie

Secondo il modello di *impairment* adottato dalla Società, la perdita attesa viene definita come la somma delle perdite attese derivanti dagli eventi di *default* che possono colpire lo strumento finanziario su un determinato orizzonte temporale; ciò si concretizza nella rilevazione della perdita attesa sia utilizzando dati passati e presenti, nonché informazioni in merito a circostanze future (*forward looking*). La determinazione delle perdite attese, soprattutto in presenza di attività finanziarie deteriorate o con evidenze oggettive di *impairment* richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno (es.: stima dei flussi attesi dall'attività finanziaria) e sul mercato, nonché dall'esperienza storica. La corretta identificazione degli elementi da utilizzare come base per la determinazione dell'*impairment* delle attività finanziarie, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori.

Opzioni di proroga/risoluzione nei contratti di *leasing*

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

Ammortamenti

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

Fondi rischi e oneri

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

Imposte

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

Settori operativi

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

4 Gestione dei rischi finanziari

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

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

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

Rischio di credito

Il rischio di credito deriva principalmente dai crediti finanziari verso la pubblica amministrazione, dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della società.

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

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

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

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

	<i>valori in 000 di euro</i>	
	31.12.2020	31.12.2019
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) Fondo svalutazione		
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	-	-
Crediti commerciali non correnti Fondo svalutazione		
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	-	-
Altre attività non correnti Fondo svalutazione		
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	-	-
Crediti commerciali correnti	21.728	19.716
Fondo svalutazione	(783)	(783)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	20.946	18.933
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	14.878	11.921

Fondo svalutazione	(9)	(9)
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati) al netto del fondo svalutazione	14.869	11.912
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	-
Fondo svalutazione	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto del fondo svalutazione	-	-
Altre attività correnti	9.921	4.363
Fondo svalutazione	(529)	(529)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	9.392	3.834
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione *	45.207	34.680

* 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 000 di euro</i>	
	31.12.2020	31.12.2019
Pubblica Amministrazione	27.230	18.440
Società del Gruppo	15.011	12.030
Clienti Terzi	2.966	4.210
Istituti finanziari	-	-
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	45.207	34.680
	31.12.2020	31.12.2019
Pubblica Amministrazione	60,2%	53,2%
Società del Gruppo	33,2%	34,7%
Clienti Terzi	6,6%	12,1%
Istituti finanziari	0,0%	0,0%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100,0%	100,0%

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:

<i>valori in 000 di euro</i>						
31.12.2020						
	Scaduti da					
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione	23.725	4.484	3	-	210	28.422
Fondo Svalutazione	(1.180)					(1.180)
Pubblica Amministrazione (netto)	22.545	4.484	3	-	210	27.241
Società del Gruppo	14.906	79	1	34	0	15.020
Fondo Svalutazione	(9)					9
Società del Gruppo (netto)	14.897	79	1	34	0	15.011
Clienti Terzi	2.270	441	133	114	119	3.077
Fondo Svalutazione	(131)					131
Clienti Terzi (netto)	2.138	441	133	114	119	2.945
Istituti finanziari	-					-
Fondo Svalutazione	(9)					9
Istituti finanziari (netto)	9					9
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	39.589	5.003	137	148	329	45.207

valori in 000 di euro

31.12.2019						
	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione	11.138	552	552	4.450	2.531	19.223
Fondo Svalutazione	(783)			-		(783)
Pubblica Amministrazione (netto)	10.355	552	552	4.450	2.531	18.440
Società del Gruppo	11.921	118				12.039
Fondo Svalutazione	(9)				-	9
Società del Gruppo (netto)	11.912	118	-	-	-	12.030
Clienti Terzi	1.779	838	1.659	32	430	4.738
Fondo Svalutazione			(528)		-	528
Clienti Terzi (netto)	1.779	838	1.131	32	430	4.210
Istituti finanziari			-	-	-	-
Fondo Svalutazione			-	-	-	-
Istituti finanziari (netto)	-	-	-	-	-	-
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	24.046	1.508	1.683	4.482	2.961	34.680

L'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito è stata classificata per classe di rischio al 31 dicembre 2020, così come determinato dall'agenzia di rating Standard & Poor's, e illustrata nella tabella sotto riportata:

valori in €/000

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

valori in €/000

31.12.2019				
FVTPL	FVOCI <i>12-months expected credit losses</i>	COSTO AMMORTIZZATO		
		<i>12-months expected credit losses</i>	<i>Lifetime-not impaired</i>	<i>Lifetime-impaired</i>
da AAA a BBB-		11.921	18.017	1.324
da BB a BB+				
da B a CCC			3.707	1.031
da CC a C				
D				
Valori contabili lordi		11.921	21.724	2.355

F.do svalutazione	(9)	(557)	(754)
Valore netto	11.912	21.167	1.601

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

valori in €/000

	<i>12-months expected credit losses</i>	<i>Lifetime- not Impaired</i>	<i>Lifetime- Impaired</i>	TOTALE
Saldo al 31 dicembre 2019	9	57	1.254	1.320
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – non deteriorato				-
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – deteriorato				-
Attività finanziarie rimborsate				-
Attività finanziarie acquisite				-
Rivalutazione/svalutazione netta del fondo svalutazione		500	(500)	-
Utilizzo fondo svalutazione				-
Saldo al 31 dicembre 2020	9	557	754	1.320

Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità della Società sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della 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 della stessa. 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 e al 31 dicembre 2019, indicati al lordo degli interessi da versare, sono espone nella tabella seguente:

valori in 000 di euro

31.12.2020	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	22.300	22.300	2.793	2.795	5.204	10.160	1.348
Finanziamenti da soci	-	-	-	-	-	-	-
Altro	-	-	-	-	-	-	-
Debiti commerciali	16.074	16.074	16.074	-	-	-	-
Passività finanziarie	36.215	36.215	1.659	1.684	3.427	10.882	18.563
Totale	74.589	74.589	20.526	4.479	8.631	21.042	19.911
<i>Interest rate swap</i> di copertura	-	-	-	-	-	-	-
<i>COLLAR</i> di copertura	-	-	-	-	-	-	-
Passività finanziarie derivate	0	0	0	0	0	0	0

valori in 000 di euro

31.12.2019	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	25.055	25.055	2.619	2.581	5.657	13.780	418
Finanziamenti da soci	-	-	-	-	-	-	-
Altro	-	-	-	-	-	-	-
Debiti commerciali	17.162	17.162	16.049	773	286	54	-
Passività finanziarie	-	-	-	-	-	-	-
Totale	42.217	42.217	18.668	3.354	5.943	13.834	418
<i>Interest rate swap</i> di copertura	-	-	-	-	-	-	-
<i>COLLAR</i> di copertura	-	-	-	-	-	-	-
Passività finanziarie derivate	0	0	0	0	0	0	0

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 000 di euro

31.12.2020	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	22.300	5.588	15.364	1.348
Finanziamenti da soci	-	-	-	-
Altro	-	-	-	-
Debiti commerciali	16.074	16.074	-	-
Passività finanziarie	36.215	3.343	14.309	18.563
Totale	74.589	25.005	29.673	19.911
<i>Interest rate swap</i> di copertura	-	-	-	-
<i>COLLAR</i> di copertura	-	-	-	-
Passività finanziarie derivate	0	0	0	0

valori in 000 di euro

31.12.2019	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	25.055	5.200	19.437	418
Finanziamenti da soci	-	-	-	-
Altro	-	-	-	-
Debiti commerciali	17.162	16.822	340	-
Passività finanziarie	-	-	-	-
Totale	42.218	42.218	19.777	418
<i>Interest rate swap</i> di copertura	-	-	-	-
<i>COLLAR</i> di copertura	-	-	-	-
Passività finanziarie derivate	0	0	0	0

Con riferimento alle tabelle sopra riportate si evidenzia quanto segue:

I debiti commerciali si attestano a un importo di (€/000 16.074). Si registra una variazione in diminuzione di (€/000 1.089 rispetto al 31.12.2019). La variazione, che ha interessato principalmente i fornitori generici, per €/000 1.041 è riconducibile sostanzialmente alla riduzione delle forniture di materiale rotabile, di servizi manutentivi e di carbo-lubrificanti per effetto di minori consumi.

I Debiti finanziari verso società del Gruppo, sono costituiti da Finanziamenti concessi da Fercredit per l'acquisto di bus (€/000 22.300).

Le Passività Finanziarie (€/000 36.215) rappresentano il valore attuale dei canoni futuri che la società dovrà corrispondere per effetto dei contratti di locazione e concessione in applicazione del principio contabile IFRS 16.

Rischio di mercato

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

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

Rischio di tasso di interesse

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

valori in 000 di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	22.300	22.300	5.588	5.204	10.160	1.348
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
Saldo al 31 dicembre 2019	22.300	22.300	5.588	5.204	10.160	1.348
Tasso variabile	25.055	25.055	5.200	5.657	13.780	418
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
Saldo al 31 dicembre 2018	25.055	25.055	5.200	5.657	13.780	418

Rischio di cambio

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

Gestione del capitale proprio

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

Attività e passività finanziarie per categoria

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

valori in 000 di euro

31 dicembre 2020	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	-	-	-
Crediti commerciali non correnti	-	-	-

Altre attività non correnti	-	-	-
Crediti commerciali correnti	20.946	-	-
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	14.869	-	-
Disponibilità liquide	3	-	-
Crediti tributari	-	-	-
Altre attività correnti	10.575	-	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	-	16.712	-
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	-	32.872	-
Debiti commerciali non correnti	-	-	-
Altre passività non correnti	-	99	-
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	-	5.588	-
Debiti commerciali correnti	-	16.074	-
Debiti tributari	-	22	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	-	3.343	-
Altre passività correnti	-	6.574	-
	46.393	81.284	

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.

valori in 000 di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Beni in Leasing	Totale
Costo storico	713	32.753	-	2.103	190	2.079	37.838
Ammortamenti e perdite di valore	(176)	(3.134)	-	(679)	-	(181)	(4.170)
Contributi	-	(4.325)	-	-	-	-	(4.325)
Consistenza al 01.01.2019	537	25.294	-	1.424	190	1.898	29.343
Investimenti	1.104	6.691	-	77	3.566	-	11.438
Passaggi in esercizio	-	-	-	-	-	-	-
Ammortamenti	(219)	(3.511)	-	(411)	-	-	(4.141)
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-	-
Operazioni straordinarie	-	-	-	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni	-	(686)	-	-	-	-	(686)
Incrementi dei contributi di periodo	-	(3.277)	-	-	-	-	(3.277)
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-	-
Variazione contributi	-	-	-	-	-	-	-
Altre riclassifiche	-	1.898	-	-	-	(1.898)	-
Totale variazioni	885	1.115	-	(334)	3.566	(1.898)	3.334
Costo storico	1.641	33.198	-	1.501	3.756	(0)	40.095
Ammortamenti e perdite di valore	(219)	(3.511)	-	(411)	-	-	(4.141)

Contributi	-	(3.277)	-	-	-	-	(3.277)
Consistenza al 01.01.2020	1.422	26.410	-	1.090	3.756	(0)	32.677
Investimenti	545	4.190	-	3	136	-	4.874
Passaggi in esercizio	5	3.744	-	-	(3.749)	-	-
Ammortamenti	(341)	(3.489)	-	(358)	-	-	(4.188)
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-	-
Operazioni straordinarie	-	-	-	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni	-	-	-	-	-	-	-
Incrementi dei contributi di periodo	-	(5.237)	-	-	-	-	(5.237)
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-	-
Variazione contributi	-	-	-	-	-	-	-
Altre riclassifiche	(14)	14	-	-	-	-	-
Totale variazioni	195	(778)	-	(355)	(3.613)	-	(4.551)
Costo storico	1.958	34.358	-	1.093	143	(0)	37.551
Ammortamenti e perdite di valore	(341)	(3.489)	-	(358)	-	-	(4.188)
Contributi	-	(5.237)	-	-	-	-	(5.237)
Consistenza al 31.12.2020	1.617	25.632	-	735	143	(0)	28.126

Di seguito si riportano i valori relativi al diritto d'uso connesso all'IFRS 16:

Valori in migliaia di euro

ATTIVITA' PER DIRITTI D'USO	Terreni, fabbricati	Impianti
Costo storico	18.853	20.627
Ammortamenti e perdite di valore	-	-
Contributi	-	-
Consistenza al 01.01.2020	18.853	20.627
Altri movimenti	-	-
Ammortamenti	(1.790)	(1.934)
Totale variazioni	(1.790)	(1.934)
Costo storico	18.853	20.627
Ammortamenti e perdite di valore	(1.790)	(1.934)
Contributi	-	-
Consistenza al 31.12.2020	17.063	18.693

Il valore complessivo dei diritti d'uso ammonta a quindi complessivi 35.756 mila euro (17.063 mila euro di Terreni e Fabbricati e 18.693 mila euro di Impianti) che sommati agli altri *assets* di importo pari a 28.126 mila euro portano ad un saldo complessivo della voce Immobili, Impianti e Macchinari di 63.883 mila euro.

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

Per quanto riguarda la movimentazione intercorsa nella voce si evidenzia quanto segue:

- Terreni, fabbricati, infrastrutture ferroviarie e portuale: manutenzioni straordinarie per €/000 399 sui convogli tranviari, €/000 73 su infrastrutture ed/000 70 per manutenzione su beni immobili di Via del Pescarotto e Via Rismondo;

- Impianti e Macchinari: conferimento da parte di APS HOLDING di n° 2 rotabili tramviari del valore netto contabile di €/000 1,85 nell'ambito dell'operazione di aumento del capitale sociale sottoscritta data 25 giugno 2020, acquisto di n° 1 autobus elettrico per €/000 390, allestimenti ed indicatori di percorso per €/000 316 e macchinari di officina per €/000 5.
- Immobilizzazioni in corso ed acconti: l'importo di €/000 135 è relativo all'acquisto di gruppi di batterie destinate alla sostituzione nei convogli tramviari.

Contributi governativi

Si segnala l'esistenza di vincoli contrattuali, della durata media di dodici anni, insistenti sui contributi ricevuti a fronte degli investimenti attuati, principalmente per il rinnovo ed ampliamento del parco autobus, nello svolgimento del servizio pubblico. Di norma l'impegno alla restituzione, in caso di dismissione anticipata del cespite contribuito, viene superato dalla possibilità di beneficiare del contributo residuo sull'acquisto di un nuovo cespite, di pari genere e destinazione d'utilizzo, in sostituzione del precedente.

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

valori in 000 di euro

Categoria	Valore residuo vincolato
Fabbricati industriali	
Mobilio ed attrezzature	
Macchine d'ufficio	301
Autobus di linea	18.200
Tram	1.543
Totale complessivo	20.043

6 Attività immateriali

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

valori in 000 di euro

	Concessioni licenze, marchi e dir. Simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	52	31	84
Ammortamenti e perdite di valore	(35)	-	(35)
Contributi	-	-	-
Consistenza al 01.01.2019	17	31	49
Investimenti	-	93	93
Passaggi in esercizio	-	-	-
Ammortamenti	(17)	-	(17)
Perdite di valore	-	-	-
Operazioni straordinarie	-	-	-
Alienazioni e dismissioni	-	-	-
Incrementi dei contributi di periodo	-	-	-
Altri movimenti	-	-	-
Variazione contributi	-	-	-
Altre riclassifiche	-	-	-
Totale variazioni	(17)	93	76
Costo storico	17	124	141
Ammortamenti e perdite di valore	(17)	-	(17)
Contributi	-	-	-
Consistenza al 01.01.2020	0	124	124
Investimenti	200	757	957
Passaggi in esercizio	-	-	-
Ammortamenti	(44)	-	(44)
Perdite di valore	-	-	-
Operazioni straordinarie	-	-	-
Alienazioni e dismissioni	-	-	-
Incrementi dei contributi di periodo	-	-	-
Altri movimenti	-	-	-
Variazione contributi	-	-	-
Altre riclassifiche	-	-	-
Totale variazioni	156	757	913
Costo storico	200	881	1.081
Ammortamenti e perdite di valore	(44)	-	(44)
Contributi	-	-	-
Consistenza al 31.12.2020	156	881	1.037

- Concessione, licenze e marchi e diritti simili: gli incrementi dell'anno hanno riguardato l'acquisizione di un software per la rotazione dei turni di servizio del personale viaggiante €/000 200.

- Immobilizzazioni in corso: l'investimento di €/000 516 è relativo al progetto POR FERS mentre €/000 241 riguarda la manutenzione dei convogli e infrastrutture del sistema tranviario.

7 Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nei prospetti di seguito sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2020 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

valori in 000 di euro

	31.12.2019	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr. (Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2020
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	-	-	-	-	-
Perdite fiscalmente riportabili	-	-	-	-	-
Altre partite	334	-	77	-	410
Attività per imposte anticipate	334	-	77	-	410
Differenze su immobilizzazioni attività finanziarie	-	-	-	-	-
Altre partite	496	-	-	-	496
Passività per imposte differite	496	-	-	-	496

I crediti per imposte anticipate nascono e si movimentano in relazione alla valutazione attuariale del TFR. Le passività per imposte differite, pari ad €/000 496, si riferiscono alle variazioni generate sui beni in *leasing* finanziario conferiti da APS Holding.

8 Rimanenze

Le rimanenze risultano così composte:

valori in 000 di euro

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.684	2.779	(95)
Fondo svalutazione	(300)	(300)	0
Valore netto	2.384	2.479	(95)
Totale Rimanenze e contratti di costruzione	2.384	2.479	(95)

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

Il Fondo svalutazione magazzino, pari ad €/000 300 riflette il grado di obsolescenza tecnica dei ricambi iscritti a bilancio in chiusura d'esercizio.

9 Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	valori in 000 di euro								
	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	-	1.388	1.388	-	8.087	8.087	-	(6.699)	(6.699)
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ferrovie Estere	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ferrovie in concessione	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agenzie e altre aziende di trasporto	-	137	137	-	-	-	-	137	137
Crediti da Contratto di Servizio:	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Contratto di Servizio verso le Regioni	-	20.062	20.062	-	11.536	11.536	-	8.526	8.526
- Contratto di Servizio verso lo Stato	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti verso società del Gruppo	-	142	142	-	118	118	-	24	24
Altri crediti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fondo svalutazione	-	(783)	(783)	-	(808)	(808)	-	25	25
Valore netto	-	20.946	20.946	-	18.933	18.933	-	2.013	2.013
Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fondo svalutazione attività da contratto per lavori in corso su ordinazione	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valore netto	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale crediti commerciali non correnti e correnti	-	20.946	20.946	-	18.933	18.933	-	2.013	2.013

"Clienti ordinari", pari ad €/000 1.388, sono relativi a prestazioni di servizi diversi. La variazione è da imputarsi prevalentemente al lockdown che ha ridotto drasticamente sia l'attività di vendita sia i conseguenti crediti per i servizi ad essa connessi.

Il "Credito da Contratto di Servizio", pari ad €/000 20.062 riguarda la posizione creditoria vs gli enti affidanti per l'erogazione dei servizi da contratto. La variazione dei Crediti da Contratto da Servizio è imputabile prevalentemente ad uno slittamento nella liquidazione di servizi di competenza dell'esercizio 2020 all'esercizio successivo. Non si è resa necessaria la svalutazione dei crediti.

10 Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)

Il valore di €/000 14.869, rappresenta il saldo a credito nel c/c *intercompany*. Non si rilevano variazioni di poste non monetarie. Si ricorda che la Società ha sottoscritto un contratto di *Cash Pooling* con la controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

11 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

valori in 000 di euro

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Depositi bancari e postali	-	-	-
Assegni	-	-	-
Denaro e valori in cassa	2	10	(7)
Conti correnti di tesoreria	-	-	-
Operazione pronti c/termine	-	-	-
Altro	-	-	-
Totale	3	10	(7)

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

12 Crediti tributari

Non ci sono crediti tributari alla data del 31 dicembre 2020.

Si ricorda che la Società ha sottoscritto un accordo di consolidato fiscale con la controllante Ferrovie dello Stato Italiane per il triennio 2019-2021.

13 Altre attività non correnti e correnti

valori in 000 di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	-	87	87	-	8	8	-	79	79
Crediti per IVA Ministero dell'Economia e delle Finanze	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre Amministrazioni dello Stato	-	8.513	8.513	-	2.739	2.739	-	5.774	5.774
Debitori diversi e ratei/risconti	-	2.504	2.504	-	2.711	2.711	-	(207)	(207)
Totale	-	11.104	11.104	-	5.458	5.458	-	5.646	5.646
Fondo svalutazione	-	(529)	(529)	-	(529)	(529)	-	-	-
Totale netto fondo svalutazione	-	10.575	10.575	-	4.929	4.929	-	5.646	5.646

La voce "Altre crediti verso società del gruppo" si incrementa di €/000 79 pari alle ritenute erariali subite sui contributi, erogati ai sensi del Decreto Legge "Rilancio" ed "Agosto", poi girate a favore del consolidato fiscale.

La voce "Altre Amministrazioni dello Stato" per €/000 8.513 si riferisce prevalentemente ai crediti per contributi assegnati con DGRV 1320/2020 e DGRV 1814/2020.

I "Debitori diversi e ratei/risconti" è costituito prevalentemente dal risconto sui premi assicurativi (€/000 409), dal rimborso accise sul carburante (€/000 852), dai crediti vs biglietterie terze per vendita titoli di viaggio effettuati nel mese di dicembre e che saranno incassati nei primi mesi del 2021 (€/000 755).

Informativa ex. Legge 4 agosto 2017, n. 124

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

Soggetto Erogante	Natura del Contributo	Importo Contributo Incassato nel corso dell'esercizio	Data di incasso
Comune di Padova	c/capitale Mezzi	731.793,53	20/05/2020
Comune di Padova	c/capitale Mezzi	291.610,34	11/11/2020
Comune di Padova	c/esercizio Utilità Sociale	15.000,00	20/05/2020
Comune di Rovigo	c/capitale Mezzi	145.000,00	07/12/2020
Provincia di Padova	c/capitale Mezzi	877.598,70	14/04/2020
Provincia di Padova	c/capitale Mezzi	690.000,00	30/06/2020
Provincia di Padova	c/capitale Mezzi	291.610,34	10/07/2020
Provincia di Padova	c/capitale Mezzi	18.837,76	03/12/2020
Provincia di Rovigo	c/capitale Mezzi	145.805,17	06/05/2020
Provincia di Rovigo	c/capitale Mezzi	415.061,05	24/07/2020
Provincia di Rovigo	c/capitale Mezzi	145.805,17	23/09/2020
Regione Veneto	c/capitale Por Fesr	1.228.982,86	13/05/2020
Regione Veneto	c/esercizio DGRV 1320/2020 - DL 34 412ML	48.091,64	11/12/2020
Regione Veneto	c/esercizio DGRV 1320/2020 - DL 34 412ML	1.430.201,80	25/11/2020
Regione Veneto	c/esercizio DGRV 1320/2020 - DL 34 412ML	141.421,80	25/11/2020
Regione Veneto	c/esercizio DGRV 1320/2020 - DL 34 412ML	251.892,33	14/12/2020
		6.868.712,49	

14 Patrimonio netto

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

Si riporta di seguito la tavola di composizione del patrimonio netto al 31 dicembre 2020.

valori in 000 di euro

	Importi al 31.12.20 20 (a+b)	Quota indisponibi le (a)	Quota disponibi le (b)	Quota distribuibi le (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti		
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci
Capitale Sociale	20.500	20.500		0	0	0	0
Riserve di capitale:	0	0	0	0	0	0	0
Riserva da sopraprezzo azioni	0	0	0	0	0	0	0
Riserve di utili:	1.722	135	1.587	0	0	0	0
Riserva legale	135	135	0	0	0	0	0
Ef.fiisc.uti(prd)a tt.li benef.pers.	(651)	0	(651)	0	0	0	0
Utili (perdite) attuariali per benefici definiti relativi al personale	156	0	156	0	0	0	0
Utile (perdita) dell'esercizio precedente	2.082	0	2.082	0	0	0	0
TOTALE	22.222	20.635	1.587	0	0	0	0

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

Capitale sociale

Il capitale sociale della Società è stato costituito, in data 20 gennaio 2015, da numero 50.000 azioni del valore nominale Euro 1,00 cadauna, per un totale di Euro 50.000. In data 30 marzo 2015 l'assemblea ha deliberato gli aumenti di capitale e sottoscrizione della quota relativa al valore dei rami conferiti dai due soci.

In data 1 aprile 2015 la Società Busitalia Sita Nord S.r.l. ha conferito il "ramo Veneto" pari ad Euro 1.281.444 e versato il conguaglio pari ad Euro 1.716.056 per la sottoscrizione del 55% delle azioni.

In data 1 maggio 2015 il Socio APS Holding ha conferito il "ramo TPL" pari ad Euro 70.500 e sottoscritto azioni pari a Euro 2.382.000 detenendo il 45% della società Busitalia Veneto Spa.

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

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

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

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

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

Riserva Legale

La riserva legale ammonta a 134.505 Euro. L'aumento pari a Euro 12.610 fa riferimento alla destinazione del 5% dell'utile d'esercizio 2019 deliberato dall'Assemblea ordinaria dei soci in data 27 marzo 2020.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva si attesta ad un risultato negativo pari ad Euro 494.398 e riflette la valutazione attuariale del TFR. Nel corso 2020 sono state registrate perdite attuariali per benefici ai dipendenti pari a 320.226 Euro al lordo dei relativi effetti fiscali (pari a 76.854 Euro) registrando pertanto una variazione di Euro 243.372.

Riserva per utili (perdite) portati a nuovo

La riserva per utili a nuovo che ammonta a 1.957.077 Euro presenta una variazione positiva rispetto al 31.12.2019 di 239.586 Euro relativa alla destinazione del 95% dell'utile realizzato al 31 dicembre 2019.

Risultato di periodo

Il risultato netto, maturato nello svolgimento della normale attività produttiva, è pari ad un utile di Euro 124.440

15 Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

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

Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente	<i>valori in 000 di euro</i>		
	Valore contabile		
	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Prestiti obbligazionari	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-
Finanziamenti da soci	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	16.712	19.856	(3.144)
Altro	-	-	-
Totale	16.712	19.856	(3.144)

valori in 000 di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	Valore contabile		
	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Prestiti obbligazionari (breve termine)	-	-	-
Finanziamenti da banche (breve termine)	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	-	-	-
Finanziamenti da soci (breve termine)	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	5.588	5.200	388
Altro (breve termine)	-	-	-
Totale	5.588	5.200	388
Totale Finanziamenti	22.300	25.056	(2.756)

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

valori in 000 di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	Valore contabile			
	31.12.2019	Accensioni	Rimborsi	31.12.2020
Finanziamenti da Fercredit	25.056	2.715	(5.471)	22.300
Totale	25.056	2.715	5.471	22.300

Come sopra evidenziato si rilevano nuove accensioni di finanziamenti per complessivi 2.715 mila euro relativi a 11 pratiche sottoscritte dalla Società con la controparte Fercredit. I rimborsi pari a 5.471 mila euro fanno riferimento alle quote rimborsate nell'esercizio di tutti i finanziamenti.

16 TFR e altri benefici ai dipendenti

valori in 000 di euro

	31.12.2020	31.12.2019
Valore attuale obbligazioni TFR	7.961	8.366
Valore attuale obbligazioni CLC	-	-
Valore attuale obbligazioni Altri benefici ai dipendenti	-	-
Totale valore attuale obbligazioni	7.961	8.366

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

Obbligazioni a benefici definiti: TFR e CLC

	<i>valori in 000 di euro</i>	
	31.12.2020	31.12.2019
Obbligazioni a benefici definiti al 1/1/2020	8.365	9.385
<i>Service Costs</i>	-	-
<i>Interest cost (*)</i>	28	73
<i>Benefit Paid</i>	(751)	(1.244)
<i>Transfers in/(out)</i>	-	-
Actuarial (Gains)/losses da esperienza	226	(223)
Actuarial (Gains)/losses da cambio ipotesi demografiche	-	(8)
Actuarial (Gains)/losses da cambio ipotesi finanziarie	94	382
Totale obbligazioni a benefici definiti	7.961	8.366

(*) con rilevazione a Conto Economico

Ipotesi attuariali

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

	31.12.2020	31.12.2019
Tasso di attualizzazione TFR	-0,020%	0,370%
Tasso annuo incremento TFR	2,100%	2,400%
Tasso di inflazione	0,800%	1,200%
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti	5,000%	5,000%
Tasso atteso di anticipazioni	1,000%	1,000%

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

Probabilità di decesso	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti AGO

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

	<i>valori in 000 di euro</i>
	2020
Tasso di turnover +1%	8.239
Tasso di turnover -1%	8.405
Tasso di inflazione +0,25%	8.433
Tasso di inflazione -0,25%	8.204
Tasso di attualizzazione +0,25%	8.135
Tasso di attualizzazione -0,25%	8.507

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

	<i>valori in 000 di euro</i>
	2020
<i>Service Cost 2020</i>	-
<i>Duration del piano</i>	9,5

	<i>valori in 000 di euro</i>
Anni Erogazioni previste	
1	752
2	435
3	416
4	397
5	380

17 Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze e le variazioni dei fondi rischi ed oneri di competenza dell'esercizio 2020:

	<i>valori in 000 di euro</i>				
	31.12.2019	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2020
F.do manutenzione ordinaria	592	-	-	-	592
Contenzioso con personale	1.396	375	(85)	(292)	1.394
Contenzioso con terzi	330	158	-	(330)	158
Totale non corrente	2.318	534	(85)	(622)	2.145

Il Fondo manutenzione ordinaria ammonta ad €/000 592.

Il Fondo contenzioso con il personale, a copertura sia delle spese legali che della parte retributiva, pari ad €/000 1.394, registra nel corso dell'esercizio un utilizzo pari ad €/000 85 per pagamento notule e un rilascio di €/000 292 per eccedenza Fondo CFL e Fondo Giuslavoristico.

Tra le somme accantonate si rilevano €/000 295, a copertura del rinnovo del CCNL di competenza dell'esercizio.

Il Fondo Contenzioso con terzi, pari ad €/000 158, registra un rilascio pari ad €/000 330 ed un accantonamento per €/000 158; quest'ultimo relativo la copertura di eventuali richieste di rimborso di titoli di viaggio, compresi abbonamenti, acquistati dagli utenti nel periodo antecedente la pandemia e non utilizzati, come previsto dall'art 215 del D.L. 34/2020.

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

18 Passività finanziarie correnti e non correnti

valori in 000 di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie	32.872	3.343	36.215	-	-	-	32.872	3.343	36.215
Totale	32.872	3.343	36.215	0	0	0	32.872	3.343	36.215

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

19 Altre passività non correnti e correnti

Le voci di debito sono così dettagliate:

valori in 000 di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	-	1.374	1.374	-	-	-	-	1.374	1.374
Acconti verso clienti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti vs Istituti di Prev. e di Sicurezza Sociale	-	1.659	1.659	-	1.751	1.751	-	(92)	(92)
Debiti per IVA - proc. IVA Gruppo	-	6	6	-	31	31	-	(25)	(25)
Altri debiti verso società del Gruppo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti per consolidato fiscale	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Depositi cauzionali	99	-	99	99	-	99	-	-	-
Altri debiti	-	3.062	3.062	-	5.016	5.016	-	(1.954)	(1.954)
Ratei/risconti passivi	-	473	473	-	3.766	3.766	-	(3.292)	(3.292)
Totale	99	6.574	6.673	99	10.564	10.663	-	(3.990)	(3.990)

I debiti nei confronti dell'INPS sia per oneri contributivi che per il riversamento delle quote di TFR trovano qui iscrizione, unitamente a quanto dovuto nei confronti degli altri fondi complementari TFR, in particolare verso il fondo di categoria PRIAMO. I contributi e le quote devolute ai fondi previdenziali, regolarmente versati nel mese di gennaio 2020, sono inerenti al personale dipendente.

I risconti passivi si riferiscono principalmente agli abbonamenti annuali venduti a settembre 2020 in scadenza nel corso del 2021.

Di seguito si fornisce il dettaglio degli Altri Debiti:

valori in 000 di euro

Personale	1.937
Consolidato IRES	-
Debiti vs assicurazioni per franchigie	575
Altri fiscali	775
Vari	(225)
Totale	3.062

I debiti verso il personale si riferiscono principalmente all'adeguamento del fondo ferie non godute a tutto dicembre 2020 per €/000 989 e per ulteriori €/000 1.000 per le competenze dell'esercizio non liquidate al 31 dicembre 2020.

20 Debiti commerciali non correnti e correnti

<i>valori in 000 di euro</i>									
	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	-	12.316	12.316	-	13.357	13.357	-	(1.041)	(1.041)
Acconti commerciali	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	-	3.758	3.758	-	3.805	3.805	-	(47)	(47)
Debiti verso utenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	-	16.074	16.074	-	17.162	17.162	-	(1.089)	(1.089)

I principali fornitori si riferiscono alla fornitura di materiale rotabile, allo svolgimento dei servizi manutentivi e di fornitori carbo-lubrificanti.

L'esposizione verso le società del Gruppo riguardano principalmente, contratti di service e contratti di locazione.

21 Debiti per imposte sul reddito

La voce si attesta a 22.017 Euro e fa riferimento al saldo del debito per IRAP.

22 Ricavi delle vendite e prestazioni

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

<i>valori in 000 di euro</i>			
	2020	2019	Variazione
Ricavi da mercato	19.919	38.609	(18.690)
T.P.L. Extraurbano	10.250	19.274	(9.025)
T.P.L. Urbano	9.621	19.248	(9.627)
Servizi a Mercato	-	-	-
Servizi Sostitutivi Ferroviari	48	87	(38)
Ricavi da Regioni	49.478	48.454	1.024
Veneto	49.478	48.454	1.024
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	69.398	87.063	(17.666)

Valori in migliaia di euro

	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	69.398			87.063									69.398			87.063		
Europeo																		
Extra UE																		
Totale ricavi da contratti con i clienti	69.398			87.063									69.398			87.063		
Linee di prodotti/Tipologia di clientela																		
Ricavi da traffico/mercato	19.919			38.609									19.919			38.609		
Ricavi da contratti di servizio	49.478			48.454									49.478			48.454		
Totale ricavi da contratti con i clienti	69.398			87.063									69.398			87.063		
Tempistica per la rilevazione dei ricavi																		
Servizi trasferiti in un determinato momento																		
Servizi trasferiti nel corso del tempo	69.398			87.063									69.398			87.063		
Totale ricavi da contratti con i clienti	69.398			87.063									69.398			87.063		
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni																		
TOTALE RICAIVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	69.398			87.063									69.398			87.063		

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

Valori in migliaia di euro	31.12.2020	31.12.2019
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	8.572	2.293
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti"	-	-
Attività da contratto	10.327	16.046
Passività da contratto	-	-

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

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

	<i>valori in 000 di euro</i>		
	2020	2019	Variazione
Obblighi tariffari e di servizio	49.478	48.454	1.024
per il trasporto viaggiatori	49.478	48.454	1.024
per il trasporto merci	-	-	-
Totale	49.478	48.454	1.024

I Ricavi da Mercato TPL Urbano sono comprensivi sia dei ricavi TPL Gomma sia da Tram. I Ricavi da Regione riguardano i corrispettivi riconosciuti dagli Enti affidanti (Province di Padova e Rovigo e Comuni di Padova e Rovigo) nel corso del 2020 in base alle percorrenze assegnate in forza del Decreto Cura Italia art. 92 a cui si rimanda.

Si rinvia alla sezione di riclassificato di Conto Economico inserito nella Relazione sulla Gestione per maggiori informazioni.

23 Altri proventi

	<i>valori in 000 di euro</i>		
	2020	2019	Variazione
Contributi c/esercizio	7.498	30	7.468
Ricavi da gestione immobiliare	566	550	16
Rimborsi e recuperi diversi	4	7	(2)
Service verso controllate	-	-	-
Provvigioni attive e vendita bigl. di terzi	3	8	(5)
Indennizzi assicurativi attivi	351	421	(70)
Servizi a bus di terzi	-	-	-
Multe e penalità	307	804	(497)
Altre prestazioni e proventi diversi	809	1.741	(933)
Plusvalenze ordinarie	11	52	(42)
Totale	9.549	3.613	5.936

Ad esclusione dei Contributi in conto esercizio, costituiti prevalentemente da contributi assegnati con DGRV 1320/2020 e DGRV 1814/2020, sui quali si rinvia alle informazioni inserite nella sezione di conto economico riclassificato inserito nella Relazione sulla Gestione, in applicazione delle disposizioni legislative a compensazione della riduzione dei ricavi da traffico a fronte dell'emergenza sanitaria da COVID 19 (€/000 7.948), le voci residuali componenti gli Altri Proventi hanno subito una sostanziale decremento in quanto funzionali alla erogazione dei servizi di trasporto, ridotti durante il periodo di lockdown.

Tra le componenti degli Altri Proventi sono ricompresi:

- Ricavi da gestione immobiliare, relativi alla pubblicità presso le fermate e pubblicità veicolata (€/000 400) e dalla sublocazione di spazi all'*outsourcer* manutentivo e biglietterie (€/000 166);
- Indennizzi assicurativi (€/000 351);
- Multe e penalità derivanti dalla lotta all'evasione tariffaria (€/000 307);

- Altre prestazioni dovute principalmente al service manutentivo sui mezzi concessi in sub-affido ed al riaddebito degli oneri manutentivi ad APS (€/000 809);
- Plusvalenze ordinarie dovute principalmente alla vendita dei mezzi sostituiti durante l'esercizio €/000 11. La variazione è imputabile alle minori rottamazioni dei mezzi.

Informativa ex. Legge 4 agosto 2017, n. 124

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

Soggetto Erogante	Natura del Contributo	Importo Contributo di competenza dell'esercizio
Regione Veneto	c/esercizio_DGRV 1320/2020 - DL 34	1.725.946,48
Regione Veneto	c/esercizio_DGRV 1814/2020 - DL 34	366.286,71
Regione Veneto	c/esercizio_DGRV 1814/2020 - DL 34	10.631,44
Regione Veneto	c/esercizio_DGRV 1814/2020 - DL 34	316.169,47
Regione Veneto	c/esercizio_DGRV 1814/2020 - DL 34	55.684,91
Regione Veneto	c/esercizio_DGRV 1814/2020 - DL 34	31.263,60
Regione Veneto	c/esercizio_DGRV 1814/2020 - DL 104	418.446,64
Regione Veneto	c/esercizio_DGRV 1814/2020 - DL 104	12.145,38
Regione Veneto	c/esercizio_DGRV 1814/2020 - DL 104	361.192,60
Regione Veneto	c/esercizio_DGRV 1814/2020 - DL 104	63.614,55
Regione Veneto	c/esercizio_DGRV 1814/2020 - DL 104	35.715,60
Regione Veneto	c/esercizio_DGRV 1814/2020 - DL 104	992.443,20
Regione Veneto	c/esercizio_DGRV 1814/2020 - DL 104	28.805,59
Regione Veneto	c/esercizio_DGRV 1814/2020 - DL 104	856.651,98
Regione Veneto	c/esercizio_DGRV 1814/2020 - DL 104	150.876,65
Regione Veneto	c/esercizio_DGRV 1814/2020 - DL 104	84.707,81
		5.510.583

Per il dettaglio dei soli contributi incassati nel corso dell'esercizio, si rinvia alla dedicata sezione di informativa inserita negli altri crediti.

24 Costo del personale

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

	<i>valori in 000 di euro</i>		
	2020	2019	Variazione
· Salari e stipendi	26.019	29.822	(3.803)
· Oneri sociali	8.455	9.081	(626)
· Altri costi del personale a ruolo	28	32	(4)
· Trattamento di fine rapporto	1.677	2.005	(328)
· Rival. Indennità di buona uscita	-	-	-
· <i>Service Costs</i> TFR/CLC	-	-	-

· <i>Service Costs</i> Altri benefici definiti ai dipendenti	-	-	-
· Rimborsi per distacco personale	(137)	(182)	45
· Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	-	-	-
Personale a ruolo	36.042	40.758	(4.716)
· Salari e stipendi	-	-	-
· Oneri sociali	-	-	-
· Altri costi del personale autonomo e collaborazioni	-	-	-
· Personale autonomo e collaborazioni acc.ti e rilasci	-	-	-
Personale Autonomo e Collaborazioni	-	-	-
· Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	437	505	(68)
· Altri costi collegati al personale	1.018	1.083	(65)
· Altri costi del personale accantonamenti e rilasci	66	561	(495)
Altri costi	1.521	2.149	(627)
Totale	37.564	42.906	(5.343)

La riduzione significativa del Costo del Personale a ruolo rispetto all'anno precedente (€/000 4.716) nonché degli Altri Costi del Personale (€/000 627) è imputabile principalmente alle azioni poste in essere dalla società per fronteggiare i periodi di lockdown causati dall'emergenza COVID 19. Gli impatti principali sono rappresentati da:

- Ricorso al Fondo di Solidarietà per il sostegno del reddito del personale delle aziende del trasporto pubblico (€/000 455);
- Riduzione del fondo ferie (€/000 1.191). Tutto il personale è stato messo d'ufficio in ferie e permessi, a smaltimento delle giornate accumulate e non godute;
- Riduzione dei Costi del personale inerenti le competenze accessorie e variabili per circa €/000 1.165);
- Riduzione degli Oneri Sociali (€/000 626);
- Proroga a periodi successivi del reintegro del personale in quiescenza.

La tabella che segue indica il personale medio per qualifica relativo all'esercizio 31.12.2020.

	2020	2019	Variazione
Personale			
Dirigenti	2,0	2,0	0,0
Quadri	10,5	10,1	0,4
Altro personale	897,7	911,3	(13,6)
Totale	910,2	923,4	(13,2)

25 Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2020	2019	Variazione
Materiali e materie di consumo	1.436	2.266	(830)

Energia elettrica e combustibili per la trazione	6.848	9.990	(3.142)
Variazione delle giacenze di immobili e terreni <i>trading</i>	-	-	-
Accantonamenti/rilasci	-	-	-
Totale	8.284	12.256	(3.972)

La riduzione significativa rispetto allo scorso anno (€/000 3.972) è imputabile alla riduzione dei servizi erogati durante il periodo di lockdown.

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

La voce "Energia elettrica e combustibili per la trazione" è costituita dai costi del gasolio, al netto del bonus accise, e metano per la trazione dei bus nonché dal costo dell'energia elettrica per la trazione di tram e bus.

26 Costi per servizi

	<i>valori in 000 di euro</i>		
	2020	2019	Variazione
Pedaggio	53	56	(3)
Servizi di manovra	-	-	-
Altre prestazioni collegate al Trasporto	5.110	6.213	(1.103)
Prestazioni per il trasporto accantonamenti e rilasci	-	-	-
Prestazioni per il trasporto	5.163	6.269	(1.106)
Servizi e lavori appaltati per c/terzi	-	-	-
Servizi pulizia ed altri servizi Appaltati	1.402	996	406
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati accantonamenti e rilasci	7.847	8.411	(564)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	9.249	9.407	(158)
Servizi immobiliari e utenze	976	1.009	(33)
Servizi amministrativi ed informatici	1.322	1.376	(54)
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	2	43	(41)
Prestazioni professionali	541	257	284
Assicurazioni	2.208	2.837	(630)
Costi comuni di Gruppo	1.249	1.412	(163)
Consulenze	1	-	1
Compensi amministratori e sindaci	314	337	(23)
Altri costi per servizi accantonamenti e rilasci	-	-	-
Provvigioni alle agenzie	746	1.639	(893)
Servizi di sub-affidamento TPL	-	-	-
Altro	45	(2)	47
Diversi	5.103	6.479	(1.376)
Totale	21.817	24.584	(2.767)

L'abbattimento dei Costi per Servizi è imputabile alla riduzione dei servizi erogati durante il periodo del lockdown. In controtendenza, rispetto alla generalità dei costi, si evidenzia un incremento dei costi per servizi di pulizia e sanificazione degli ambienti rispetto ai costi specifici inerenti l'erogazione del servizio di trasporto

La voce "Altre prestazioni collegate al Trasporto" (€/000 5.110), riguarda il costo sostenuto per il sub-affidamento del servizio di TPL.

Le "Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati" (€/000 9.249) sono inerenti a servizi di pulizia uffici e servizi di sorveglianza per €/000 1.454 (+ 46% s.a.) e servizi manutentivi di autobus e tram per €/000 7.794 (- 7,33% s.a).

I "Servizi amministrativi ed informatici" (€/000 1.322) sono inerenti ai canoni manutentivi ed assistenza informatica ed ai canoni per i servizi di elaborazione paghe.

Tra i costi diversi (€/000 5.103), si evidenziano principalmente le "Provvigioni alle agenzie" (€/000 746) inerenti gli aggi per la vendita dei titoli di viaggio riconosciuti alle biglietterie, le assicurazioni (€/000 2.208) ed i costi comuni di gruppo (€/000 1.249).

Con specifico riferimento ai costi per Assicurazioni, la riduzione è determinata dalla sospensione del premio per il periodo di lockdown.

27 Costi per godimento beni di terzi

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

	<i>valori in 000 di euro</i>		
	2020	2019	Variazione
Canoni di leasing	-	-	-
Canoni di locazione, oneri condom. e Imposta di registro	276	2.358	(2.082)
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	191	2.560	(2.369)
Noleggio materiale informatico	85	51	34
Totale	552	4.969	(4.417)

I costi per godimento beni di terzi riguardano gli affitti dei depositi aziendali, il noleggio di autovetture ed i canoni d'uso di hardware e software.

L'abbattimento del costo per godimento beni di terzi è determinato dalla prima applicazione del principio IFRS 16 ai contratti di locazione e concessione.

28 Altri costi operativi

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

	<i>valori in 000 di euro</i>		
	2020	2019	Variazione
Altri costi	791	644	147
Minusvalenze da alienazione immobilizzazioni	-	48	(48)
Oneri di gestione Pool da aziende di trasporto	11	28	(17)
Altri costi operativi accantonamenti e rilasci	-	-	-
Totale	802	720	83

Gli Altri costi sono costituiti prevalentemente dalle tasse di circolazione del parco mezzi, pari a €/000 321, dalle quote associative €/000 72 nonché dalle franchigie assicurative, pari a circa €/000 129. L'incremento degli Altri Costi operativi rispetto allo scorso anno è imputabile all'acquisto di materiale sanitario.

29 Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	<i>valori in 000 di euro</i>		
	2020	2019	Variazione
Ammortamento attività immateriali e materiali	7.956	4.158	3.798
• Ammortamento attività immateriali	44	17	27
• Ammortamento attività materiali	4.188	4.141	47
• Ammortamento attività materiali IFRS 16	3.724	-	3.724
Utilizzo fondo rettifiche ammortamenti	-	-	-
Totale	7.956	4.158	3.798

L'incremento degli ammortamenti è determinato dall'applicazione del principio contabile IFRS 16.

30 Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	<i>valori in 000 di euro</i>		
	2020	2019	Variazione
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	-	-	-
Svalutazione delle attività immateriali	-	-	-
Svalutazione magazzino	-	-	-
Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie	-	(14)	14
Totale	-	(14)	14

Le Rettifiche e riprese di valore su crediti sono costituite pari a zero.

La Società non ha appostato alcuna rettifica ai crediti in essere con i Comuni di prima cintura (c.d. "contermini") che hanno contestato la debenza di parte dei corrispettivi previsti dai contatti di servizio in essere, sulla base delle approfondite analisi svolte e di quanto riportato nel parere rilasciato da primario Studio Legale che assiste la Società nella controversia, che identifica il rischio come non probabile.

31 Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

	<i>valori in 000 di euro</i>		
	2020	2019	Variazione
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	-	-	-
Interessi diversi da controllate	-	-	-
Proventi finanziari su derivati	-	-	-
Proventi finanziari diversi	2	19	(17)
Dividendi	-	-	-
Rivalutazioni di attività finanziarie	-	-	-
Utili su cambi	-	-	-
Totale	2	19	(17)

Si registrano interessi attivi su c/c per €/000 2.

32 Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

	<i>valori in 000 di euro</i>		
	2020	2019	Variazione
Oneri finanziari su titoli	-	-	-
Oneri finanziari su debiti	594	582	11
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	28	73	(46)
Oneri finanziari su derivati	-	-	-
Oneri finanziari diversi	63	93	(30)
Svalutazioni di attività finanziarie	-	-	-
Oneri finanziari IFRS 16	1.129	-	1.129
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	-	-	-
Totale	1.812	749	1.064

Gli Oneri Finanziari sono costi composti da interessi passivi su finanziamenti Fercredit €/000 594, *Interest Cost* su TFR €/000 27, commissioni/spese bancarie e postali e altri interessi €/000 62.

L'incremento della voce è imputabile agli oneri finanziari derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16.

33 Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

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

	<i>valori in 000 di euro</i>		
	2020	2019	Variazione
IRAP	116	117	(1)
Oneri da consolidato fiscale	-	-	-
Imposte differite e anticipate	-	-	-
Imposte accantonamenti e rilasci	-	-	-
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(80)	(2)	(78)
Totale	36	114	(78)

Le imposte di competenza dell'esercizio sono pari a €/000 116, compensate da rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti per €/000 80, determinando un saldo a debito pari ad €/000 36.

Si ricorda che la società ha sottoscritto un accordo di consolidato fiscale con la controllante Ferrovie dello Stato Italiane per il triennio 2019-21, pertanto non presenta alcun debito IRES nei confronti dell'Erario.

Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

	2020		2019	
	€/000	%	€/000	%
Utile dell'esercizio	124		252	
Totale imposta sul reddito	36		114	
Utile ante imposte	160	22%	366	31%
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)				
Minori imposte:				
Bonus accisa carburanti	(852)		(1.069)	
Superammortamento	(1.958)		(2.306)	
Utilizzo fondi	-		-	
Altre variazioni in diminuzione	-		(2)	
Maggiori imposte:				
Amm. Non deducibili	-		-	
Accantonamenti	65		-	
Svalutazioni	-		-	
Altre variazioni in aumento	274		1.460	
Totale imponibile IRES	(2.311)		(1.550)	
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	-		-	
IRAP	116		117	
Differenza su stima imposte anni precedenti	(25)		(2)	
Totale fiscalità differita	-		-	
Altro	(55)		-	
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	36		114	

Il saldo imposte sul reddito è a debito per 36 mila euro.

PROCEDIMENTI CIVILI ED AMMINISTRATIVI

Stato dei contenziosi pendenti con i c.d. Comuni contermini

In relazione alle contribuzioni dovute dai Comuni contermini in forza del Contratto di Servizio del 9 aprile 2001 e delle Convenzioni tra il Comune di Padova e i Comuni medesimi, recepite in quel Contratto e facenti parte integrante di esso, vi sono **tre ordini di contenziosi**.

PROCEDIMENTI CIVILI

1) Una **prima serie di cause trova origine nei ricorsi per ingiunzione proposti da Busitalia Veneto** dinanzi al **Tribunale di Padova** per ottenere il pagamento delle contribuzioni relative ai servizi di trasporto urbano espletati nel 2017, ancora dovute dai Comuni di Albignasego, Selvazzano Dentro e Vigodarzere.

I Comuni hanno proposto opposizione al decreto ingiuntivo emesso dal Tribunale. Busitalia Veneto ha richiesto in via riconvenzionale l'accertamento del proprio diritto a ottenere il pagamento delle contribuzioni per l'anno 2018.

Per i giudizi di Albignasego e Selvazzano Dentro, il Tribunale ha fissato l'udienza rispettivamente per 14.04.2021 e 11.2.2021 per la precisazione delle conclusioni.

Per il giudizio di Vigodarzere il Giudice ha disposto la chiamata in giudizio del Comune di Padova. La Società ha chiesto di poter precisare e modificare le proprie domande nei confronti del terzo chiamato in causa. All'udienza del 18.1.2021 il Giudice si è riservato.

PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI

2) Vi è poi una **seconda serie di contenziosi promossi dai Comuni che vertono sulla validità delle Convenzioni dagli stessi stipulate nel 2001** con il Comune di Padova e in sostanza sulla spettanza al gestore del servizio delle contribuzioni con esse disciplinate.

Si tratta di 4 cause: tre promosse dinanzi al TAR per il Veneto, e poi in appello dinanzi al Consiglio di Stato, rispettivamente, dai Comuni di Albignasego, Selvazzano e Vigodarzere, ed una promossa dinanzi al Tribunale di Padova dal Comune di Rubano.

2.1) Quanto ai **tre giudizi promossi dinanzi al TAR per il Veneto**, i Comuni di Albignasego, Selvazzano Dentro e Vigodarzere avevano chiesto l'accertamento della nullità delle Convenzioni dai medesimi sottoscritte con il Comune di Padova nel 2001 aventi ad oggetto "*la determinazione dell'entità e delle modalità di erogazione dell'importo*" che tali Comuni devono corrispondere al gestore del servizio – ora Busitalia Veneto s.p.a. – "*per l'esercizio del servizio di trasporto pubblico urbano nel proprio territorio comunale*" in forza del Contratto di Servizio del 9/4/2001.

I Comuni ricorrenti sostengono che si tratterebbe di Convenzioni nulle perché avrebbero ad oggetto contribuzioni dei servizi minimi che l'ordinamento porrebbe ad esclusivo carico della Regione.

I medesimi Comuni, quale preteso effetto della richiesta declaratoria di nullità di tali Convenzioni, avevano altresì chiesto la condanna dei gestori alla restituzione di tutte le contribuzioni ad essi corrisposte dal 2001 al 2018.

Busitalia Veneto si è costituita in tali giudizi eccependo il difetto di giurisdizione del giudice amministrativo e in ogni caso evidenziando l'infondatezza della domanda di declaratoria di nullità delle Convenzioni. In quegli stessi giudizi, Busitalia Veneto aveva altresì proposto ricorso incidentale al fine di essere tenuta indenne dal Comune di Padova e, in subordine, dalla Regione del Veneto. Con sentenze del 2019, il Tar Veneto, in accoglimento dell'eccezione promossa da Busitalia Veneto, ha dichiarato il proprio difetto di giurisdizione. Le tre sentenze sono poi state appellate dai Comuni dinanzi al Consiglio di Stato che, con sentenza del 2.11.2020, ha dichiarato irricevibile il ricorso per tardività per il Comune di Albignasego e Vigodarzere e, con sentenza del 3.12.2020, ha accolto il ricorso per il Comune di Selvazzano Dentro. E' prevedibile quindi che questo ultimo Comune incardini a breve un nuovo ricorso dinanzi al TAR Veneto.

2.2) Un contenzioso di analogo contenuto è stato promosso nei primi giorni del 2019 dal **Comune di Rubano** che (diversamente dagli altri tre Comuni) **ha adito il Tribunale di Padova** chiedendo - analogamente a quanto domandato dagli anzidetti tre Comuni al TAR - l'accertamento della nullità della Convenzione da esso stipulata con il Comune di Padova in quanto la contribuzione da essa prevista sarebbe vietata dalla legge perché costituirebbe contributo minimo posto a carico della Regione.

Busitalia Veneto si è costituita in giudizio formulando domande subordinate di manleva nei confronti del Comune di Padova e della Regione del Veneto per ottenere il riconoscimento dei compensi dovuti per lo svolgimento dei servizi di trasporto nel Comune qualora venisse accertata la nullità della convenzione stipulate dal Comune di Padova. Con sentenza del 21.1.2021 il Tribunale di Padova ha dichiarato il difetto di giurisdizione.

3) Il **terzo ed ultimo gruppo di contenziosi** riguarda **una serie di ricorsi al TAR che Busitalia Veneto ha proposto** avverso le deliberazioni con le quali i Comuni di Albignasego, Selvazzano Dentro e Rubano hanno annullato i provvedimenti di stanziamento e di impegno della spesa per la liquidazione delle contribuzioni dovute a Busitalia Veneto S.p.a. per i servizi svolti nel 2017, ovvero di quelle stesse contribuzioni che successivamente Busitalia Veneto ha incassato da Albignasego e Selvazzano Dentro in esecuzione dei decreti ingiuntivi ottenuti (di cui si è trattato sopra).

I ricorsi sono pendenti e si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione.

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

34 Compenso alla Società di Revisione

Si evidenzia che l'importo dei compensi del 2020 nei confronti della società di revisione è pari ad €/000 64 per servizi di revisione legale ed €/000 15 mila per altri servizi aggiuntivi diversi dalla revisione. Alla società di revisione sono stati liquidati nell'esercizio ulteriori compensi per totali €/000 53 relativi le attività di revisione limitata intermedia e semestrale necessaria a dimostrare il rispetto dei requisiti di patrimonio netto minimo richiesto dal disciplinare di Gara per l'esercizio dei servizi TPL urbani ed extraurbani di Padova.

35 Compensi Amministratori e Sindaci

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

	<i>valori in 000 di euro</i>		
	2020	2019	Variazione
Amministratori	262	284	(22)
Sindaci	37	39	(2)
Organismo di Vigilanza	15	14	1
Totale	314	337	(23)

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

36 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.

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	31.12.2019	31.12.2018
Attività		
Totale attività non correnti	44.931.064	44.848.061
Totale attività correnti	4.956.169	3.894.254
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		22.395
Totale attività	49.887.233	48.764.710
Patrimonio netto		
Capitale sociale	39.204.174	39.204.174
Riserve	53.586	50.721
Utili (perdite) portati a nuovo	374.612	315.334
Utile (Perdite) d'esercizio	226.673	62.397
Totale Patrimonio Netto	39.859.045	39.632.626
Passività		
Totale passività non correnti	5.966.161	6.369.095
Totale passività correnti	4.062.027	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	187.257	180.129
Costi operativi	(263.695)	(237.018)
Ammortamenti	(24.516)	(24.453)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(1.417)	(15.770)
Accantonamenti		

Proventi e (oneri) finanziari	175.839	30.809
Imposte sul reddito	153.204	128.700
Risultato netto di esercizio	226.673	62.397

37 Parti correlate

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

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

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

	valori in 000 di euro	
	2020	2019
Benefici a breve termine	259	244
Benefici successivi al rapporto di lavoro	32	17
Altri benefici a lungo termine	-	-
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	-	-
Totale	291	261

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

Altre operazioni con parti correlate

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

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Controllanti		
FERROVIE DELLO STATO	Finanziari: Cash pooling	Commerciali e diversi: Oneri assicurativi Servizi Corporate
	Commerciali e diversi: Ricavi e recuperi diversi	Finanziari: -
Controllanti		
FERROVIE DELLO STATO	Commerciali e diversi: Servizi vari	Finanziari: Oneri finanziari

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Emolumenti CdA</i>
BUSITALIA SITA NORD SRL	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Ricavi e recuperi diversi</i> <i>Distacchi di personale</i>	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Affitti immobiliari</i> <i>Servizi Corporate</i> <i>Emolumenti CdA</i>
Altre imprese		
BUSITALIA RAIL SERVICE	-	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Autoservizi</i>
BUSITALIA SIMET	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Autoservizi</i>	
FERCREDIT	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Accrediti indicizzazioni</i>	<u>Finanziari:</u> <i>Finanziamenti</i>
FERSERVIZI		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Oneri diversi</i>
FERSERVIZI		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Servizi amministrativi</i> <i>Servizi amministrazione del personale</i>
NUGO	-	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Servizi vari mobilità</i>
RFI		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Prestazioni sanitarie</i>
TRENITALIA	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Autoservizi</i>	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Emolumenti CdA</i>
SAVIT		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Allestimenti autobus</i>
Altre parti correlate		
APS HOLDING SPA	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Ricavi e recuperi diversi</i>	<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Locazioni</i> <i>Ricavi e recuperi diversi</i>
Gruppo Enel		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Utenze</i>
Gruppo ENI		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Utenze</i> <i>Carburanti</i>
Gruppo Cassa Depositi e prestiti		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Contributi su finanziamenti</i>
Gruppo Poste Italiane		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Spedizioni</i> <i>Oneri gestione conto corrente corrispondenza</i>
PREVINDAI		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Fondi previdenziali</i>
EUROFER		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Fondi previdenziali</i>
ALTRI FONDI PREVIDENZIALI		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Fondi previdenziali</i>
Controllate di FNM		<u>Commerciali e diversi:</u> <i>Prestazioni di servizi</i>

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e diversi

valori in 000 di euro

Denominazione	31.12.2020					2020	
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Controllanti							
Ferrovie dello Stato Ministero dell'economia e delle finanze	-	167	-	-	-	84	1
Busitalia Sita Nord	360	3.456	-	-	-	2.093	2
Altre imprese consociate							
Busitalia Rail Service	-	19	-	-	-	19	-
Busitalia Simet	-	4	-	-	-	-	-
Fercredit	-	3	-	-	-	-	-
Ferservizi	-	45	-	-	-	289	-
Trenitalia	25	-	-	-	-	-	49
Rete Ferroviaria Italiana Savit	-	58	-	-	-	176	-
-	-	-	-	-	-	53	-
Collegate di controllate							
Altre parti correlate							
APS Holding	1.450	1.337	-	-	-	3.516	-
Gruppo ENEL	-	-	-	-	-	6	-
Gruppo ENI	-	-	-	-	-	800	-
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	-	-	-	-	-	-	1
Gruppo Poste Italiane	-	-	-	-	-	14	-
Previndai	-	5	-	-	-	14	-
Eurofer	-	154	-	-	-	-	-
Altri fondi previdenziali	-	-	-	-	-	1	-
Controllate di FNM	-	75	-	-	-	180	-
TOTALE	1.835	5.323	-	-	-	7.257	53

Rapporti finanziari

valori in 000 di euro

Denominazione	31.12.2020				2020	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Controllanti						
Ferrovie dello Stato	14.878	-	-	-	4	2
Busitalia Sita Nord Srl	-	2.597	-	-	91	-

Altre imprese consociate						
Fercredit	-	22.292	-	-	593	-
Altre parti correlate						
APS Holding	-	29.521	-	-	941	-
TOTALE	14.878	54.410	-	-	1.625	2

38 Garanzie e impegni

La Società detiene polizze fidejussorie rilasciate da primari istituti di credito ed assicurativi a favore di terzi, a garanzia di impegni di varia natura. Le garanzie più significative sono emesse a favore dell'Agenzia delle Entrate, a fronte di rimborsi IVA erogati nel corso dell'esercizio 2016 per complessivi €/000 4.702, a favore della Provincia e del Comune di Padova per l'affidamento del servizio TPL, per €/000 14.163.

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

39 Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Diffusione del virus COVID-19

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.

Le valutazioni di bilancio sono state effettuate nel presupposto della continuità dell'attività aziendale e quindi analizzati tutti gli elementi disponibili e utili a tale riguardo. In particolare, benché non si ravvisino fattori che possano influenzare nel lungo periodo la prosecuzione del business in cui opera la Società, il perdurare della diffusione del virus Covid-19 a livello mondiale potrebbe incidere sulle prospettive di crescita futura con un certo grado di incertezza. Le misure avviate, l'analisi della liquidità disponibile, delle previsioni di incasso a breve e degli impegni finanziari della società, consentono di non ravvisare dubbi sulla capacità di operare secondo il principio della continuità aziendale.

40 Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2020 evidenzia un utile netto di 124.440 euro, che si propone di destinare a riserva legale per 6.222 euro (pari al 5%) e riportare a nuovo per 118.218 euro.

Padova, 05 marzo 2021

Il Consiglio di Amministrazione

BUSITALIA VENETO S.P.A.

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

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

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

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

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO DELL'ESERCIZIO

CHIUSO AL 31.12.2020

All'Assemblea dei Soci.

Ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del Codice civile il Collegio Sindacale è chiamato a riferire all'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio di esercizio chiuso al 31.12.2020 sui risultati dell'esercizio sociale e sull'attività svolta nell'adempimento dei propri doveri, e fare le osservazioni e le proposte in ordine al bilancio e alla sua approvazione ed alle materie di propria competenza.

Si rappresenta che il presente Collegio, nell'attuale composizione, è stato nominato con assemblea dei soci del 28.03.2018 con scadenza fino all'approvazione del bilancio al 31.12.2020.

L'incarico per l'attività di revisione legale dei conti, ai sensi dell'art. 2409 bis del codice civile e dell'art. 14 del D. Lgs. n. 39/2010, risulta conferito alla società di revisione KPMG SpA, fino all'approvazione del bilancio che chiuderà al 31.12.2020.

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

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

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

ATTIVITA' DI VIGILANZA

In particolare il Collegio Sindacale:

- ha vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;



- ha partecipato, ai sensi dell'art. 2405 del Codice Civile, alle riunioni del Consiglio di Amministrazione ed alle Assemblee dei Soci che si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento e per le quali possiamo ragionevolmente assicurare che le deliberazioni prese sono conformi alla legge ed allo statuto e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- le riunioni dall'inizio dell'emergenza da COVID-19, si sono svolte in teleconferenza (mediante collegamento audio-video), attraverso piattaforme digitali in grado di permettere in modo chiaro l'identificazione dei partecipanti; non sono emerse criticità nel loro svolgimento;
- ha ottenuto dagli Amministratori informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società facendo rinvio per maggiori dettagli alla Relazione sulla gestione. In particolare, si evidenzia che il Collegio:
 - è stato costantemente informato sulle procedure propedeutiche ad espletare gli adempimenti della gara di appalto per il TPL del bacino urbano ed extraurbano della Provincia di Padova, nonché sui rapporti e sulla corrispondenza intercorsa con la Provincia di Padova in merito ai medesimi adempimenti;
 - è stato prontamente notiziato di tutte le misure di contenimento e prevenzione del *virus* COVID-19 messe in atto dalla Società, delle misure adottate per la sicurezza e la tutela dei dipendenti, nonché per la sanificazione di ambienti e mezzi;
- si è relazionato periodicamente in teleconferenza (mediante collegamento audio-video) con i rappresentanti della società di revisione KPMG SpA, soggetto incaricato della revisione legale dei conti, per il reciproco e periodico scambio di informazioni, oltre che in occasione della redazione del bilancio infrannuale previsto dalle procedure di gara. Da quanto riferito dalla stessa società non sono emersi dati e/o informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione;
- si è relazionato, in teleconferenza (mediante collegamento audio-video), con l'Organismo di Vigilanza, il quale ha fatto presente che nel corso dell'anno 2020 ha svolto con continuità l'attività di vigilanza e che dall'inizio dell'epidemia da "Covid-19", l'attività è stata svolta mediante



videoconferenze, collegamento telefonico e corrispondenza e-mail. Dalla relazione annuale ricevuta non sono state rilevate situazioni o fatti degni di nota;

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

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

- la società aderisce al consolidato fiscale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, per il triennio 2019 – 2021, ai sensi dell'art. 117 del D.P.R. n. 917/86;
- in data 27 marzo 2020 l'assemblea ordinaria dei soci ha approvato il bilancio chiuso al 31.12.2019;
- la società Busitalia Veneto S.p.A. è risultata aggiudicataria della gara svoltasi nel corso dell'esercizio 2019 indetta per l'affidamento della gestione dei "servizi di trasporto pubblico locale automobilistico e tramviario urbano ed extraurbano del bacino territoriale della Provincia di Padova" come da determinazione datata 14.02.2020 n. 114 di reg. del Dirigente dell'Area Tecnica Servizio Trasporti e Mobilità della Provincia di Padova, comunicata con nota del 19.02.2020 – Numero Protocollo: 0010653/20 della Provincia di Padova – Area Gestione delle Risorse / Stazione Unica Appaltante. Ai fini della sottoscrizione del relativo contratto di servizio, tra gli



- adempimenti presenti nel Disciplinare di gara, era previsto che la Società dovesse dimostrare il possesso di un patrimonio netto disponibile non inferiore a 20 (venti) milioni di Euro nell'ultimo bilancio approvato, con le modalità indicate all'art. 13.2.4. del citato Disciplinare;
- in data 25 giugno 2020, ai fini della sottoscrizione del suindicato contratto di servizio, con assemblea straordinaria totalitaria dinanzi al notaio Maria Eugenia Baccaglioni, Notaio in Padova, iscritto presso il Collegio Notarile di Padova, Repertorio n. 440 – Raccolta n. 368 – registrato a Padova il 26.06.2020, al n. 20055 – serie IT - la società ha proceduto all'aumento di capitale sociale, per euro 15.000.000,00, portando il capitale da euro 5.500.000,00 ad euro 20.500.000,00, aumento liberato in denaro per euro 13.150.000,00 dal socio "BUSITALIA - SITA NORD S.R.L." - esercitando il diritto di opzione e di prelazione sull'inoptato - ed in parte con conferimento di beni in natura da parte del socio "APS HOLDING S.P.A.", per euro 1.850.000,00, con conseguente modifica dell'art. 6 dello statuto sociale. Il conferimento dei beni in natura, per euro 1.850.000,00, ha riguardato n. 2 (due) rotabili tranviari come è risultato dalla perizia di stima di cui all'art. 2343 ter, co. 2, lettera b) del codice civile, redatta da esperto indipendente;
 - risulta inoltre essere stata depositata nei termini previsti presso l'Ufficio del Registro delle Imprese di Padova la dichiarazione degli amministratori sul valore dei citati beni conferiti ex art. 2343-quater c.c., in relazione all'aumento del capitale sociale con conferimento di beni in natura;
 - il Collegio ha reso la propria relazione collegiale a seguito dell'approvazione della situazione finanziaria infrannuale redatta dalla società alla data del 31.05.2020 per la verifica dell'entità del patrimonio netto disponibile a tale data e la conseguente individuazione dell'entità del capitale sociale al fine di rispettare i requisiti patrimoniali richiesti in riferimento all'aggiudicazione della citata gara per il TPL del bacino urbano ed extraurbano della Provincia di Padova;
 - il Collegio ha reso la propria relazione collegiale a seguito dell'approvazione della situazione finanziaria semestrale (Bilancio infrannuale) redatta dalla società alla data del 30.06.2020 al fine della dimostrazione del possesso di un patrimonio netto disponibile non inferiore a 20 (venti) milioni di euro, per procedere alla sottoscrizione del citato contratto di servizio riguardante l'aggiudicazione della suindicata gara di appalto di affidamento della gestione dei "servizi di trasporto pubblico locale automobilistico e tranviario urbano ed extraurbano del bacino territoriale della Provincia di Padova";



- in data 20 luglio 2020 l'ex Presidente del Consiglio di Amministrazione, Dott. Andrea Ragona, ha rassegnato le proprie dimissioni; in data 23 luglio 2020, con delibera del Consiglio di Amministrazione, in sostituzione del Presidente dimissionario, è stato nominato quale nuovo Presidente del Consiglio di Amministrazione, il consigliere Avv. Guido Santocono. Il Consiglio di Amministrazione, risulta tutt'oggi composto da quattro consiglieri di nomina assembleare, non essendo ancora intervenuta la nomina per cooptazione ai sensi dell'art. 2386 del codice civile dell'ulteriore componente;
- in data 4 dicembre 2020 è stato sottoscritto il contratto di servizio per l'affidamento del servizio per il TPL del bacino di Padova a seguito dell'aggiudicazione della gara per la gestione dei *"servizi di trasporto pubblico locale automobilistico e tramviario urbano ed extraurbano del bacino territoriale della Provincia di Padova"*;
- dall'inizio dell'emergenza legata alla diffusione del virus COVID-19 (c.d. "coronavirus"), la Società ha fortemente risentito della grave situazione generale venutasi a creare nel Paese e, in particolare, per le massime restrizioni della mobilità che, tutt'oggi, non sono superate. Il mercato del trasporto pubblico locale ha fatto registrare complessivamente significative flessioni nei volumi dei passeggeri trasportati e ciò si è riflesso anche nei confronti di Busitalia Veneto SpA. Gli effetti pandemici sulla mobilità hanno inevitabilmente avuto un riflesso sul risultato dell'esercizio 2020;
- in relazione al verificarsi dell'emergenza epidemiologica, la società è risultata destinataria di contributi pubblici, come riportati nella relazione finanziaria che hanno consentito di compensare parzialmente i mancati ricavi da mercato.

I Sindaci, inoltre, rilevano che:

- la Società ha proceduto all'aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e controllo ex D. Lgs. 231/01;
- nel corso dell'anno 2020 si è svolta un'attività di "Audit" avente come oggetto *"Procedure e modalità di affidamento dei contratti di forniture e servizi"*: il rapporto di *audit* si è concluso con l'indicazione di alcuni miglioramenti da approntare, il cui *iter* risulta già avviato. L'esito di tale *audit* non ha comportato impatti sulla relazione finanziaria annuale;
- che gli Amministratori nella propria relazione hanno rappresentato i fattori di rischio a cui può essere esposta la Società riconducibili al settore in cui opera la stessa e precisamente:

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

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

- relativamente ai rischi legati alla diffusione di malattie infettive, gli Amministratori hanno evidenziato che la diffusione su scala globale di emergenze epidemiologiche o pandemiche, attualmente legate alla diffusione del “COVID-19, c.d. Coronavirus”, può determinare rallentamenti nell'attività dell'impresa, derivanti da provvedimenti emanati da autorità nazionali ed estere, da indisponibilità di personale, da difficoltà incontrate dalla clientela nella fruizione dei servizi di mobilità collettiva, da discontinuità nella catena della fornitura, con impatti negativi sui risultati della società; comunque, la società si è dotata di processi e procedure che supportano l'identificazione, la gestione e il monitoraggio degli eventi con impatti significativi sulle risorse e sul business dell'impresa al fine di massimizzare la tempestività e l'efficacia delle azioni intraprese;
- nel corso dell'attività di vigilanza ed all'esito delle verifiche effettuate, non sono emerse omissioni, fatti censurabili o irregolarità significative tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

BILANCIO DI ESERCIZIO

Il Collegio Sindacale ha esaminato il progetto di bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31.12.2020 (Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2020) - costituito dalla Situazione Patrimoniale- Finanziaria, dal Conto Economico, dal Conto Economico Complessivo, dal prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto, dal Rendiconto finanziario, dalle Note al Bilancio e dalla Relazione sulla gestione.

Detto documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 5 marzo 2021.



Il bilancio al 31.12.2020 di Busitalia Veneto SpA chiude con un utile netto di Euro 124.440 e risulta redatto dagli amministratori, secondo il presupposto di 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 di spesa della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi”*. Ciò, anche in considerazione dell’intervenuta aggiudicazione definitiva del servizio TPL del bacino urbano ed extraurbano di Padova la cui concessione ha una durata di 9 (nove) anni.

Il bilancio relativo all’esercizio 2020, come riportato nelle note al bilancio, è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards – IAS e International Financial Reporting Standards–IFRS*) emanati *dall’International Accounting Standards Board (IASB)*, e alle interpretazioni emesse dall’*IFRS Interpretations Committee (IFRIC)* e dallo *Standing Interpretations Committee (SIC)*, riconosciuti nell’Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell’esercizio. Nelle Note di Bilancio sono indicati i principi contabili e i criteri di valutazione adottati.

Per quanto concerne l’applicazione del principio contabile IFRS 16 la società, nelle Note al Bilancio, ha specificato l’ambito di applicazione di detto principio, a far data dal 01.01.2020, ed ha riportato gli impatti generati dall’adozione dello stesso sulla situazione patrimoniale e finanziaria della società.

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

Abbiamo preso atto che la relazione emessa dalla società di revisione in data 10 marzo 2021, riporta il giudizio sul bilancio di esercizio al 31.12.2020 senza rilievi, attestando che fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società, del risultato economico e dei flussi di cassa, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall’Unione Europea.

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

Con riferimento alle operazioni “con parti correlate”, il Collegio ha verificato l’adeguatezza delle informazioni contenute nella Relazione sulla Gestione. Come precisato dagli Amministratori nelle Note di Bilancio, le parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili



internazionali (IAS 24) e le relative operazioni poste in essere – per il dettaglio delle quali si rinvia a quanto descritto nelle citate Note – risultano regolate a normali condizioni di mercato.

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

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

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

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

Il Collegio sindacale, in considerazione di quanto sopra evidenziato e preso atto altresì delle risultanze dell'attività svolta dal soggetto incaricato della relazione legale, contenute nella relazione da questo emessa ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, non rileva motivi ostativi all'approvazione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31.12.2020, così come redatto dagli Amministratori e alla relativa proposta di destinazione dell'utile dell'esercizio conseguito.

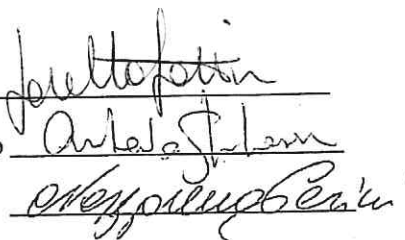
Padova, 10 marzo 2021

IL COLLEGIO SINDACALE

Dottoressa Loretta Sattin – Presidente

Dr. Antonio Sgarbossa – Sindaco Effettivo

Dr. Nazzareno Cerini – Sindaco Effettivo





KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Viale Niccolò Machiavelli, 29
50125 FIRENZE FI
Telefono +39 055 213391
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

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

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

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Busitalia Veneto S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2020, dell'utile/(perdita) e delle altre componenti del conto economico complessivo, delle variazioni di patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Busitalia Veneto S.p.A. al 31 dicembre 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 alla Busitalia Veneto S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Altri Aspetti

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note al bilancio i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e



coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Busitalia Veneto S.p.A. non si estende a tali dati.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Busitalia Veneto S.p.A. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10

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

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Busitalia Veneto 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 Veneto S.p.A. al 31 dicembre 2020 ed è redatta in conformità alle norme di legge.



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

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Firenze, 10 marzo 2021

KPMG S.p.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Riccardo Cecchi'. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'R'.

Riccardo Cecchi
Socio

fsbusitaliaveneto.it