MUOVIAMO IL PAESE VERSO IL FUTURO

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2020



BUSITALIA
RAIL SERVICE
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Busitalia Rail Service S.r.l.

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE AL 31 DICEMBRE 2020

Busitalia Rail Service S.r.l.

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

Capitale Sociale: euro 3.497.788 interamente versato

Sede Legale: Piazza della Croce Rossa 1 CAP 00161 ROMA

Codice Fiscale e Registro delle Imprese: 12781401000

R.E.A.: RM – 1399756

Partita IVA: 12781401000

Codice Destinatario: RYRNP0U

MISSIONE DELLA SOCIETA'

Busitalia Rail Service S.r.l. (nel seguito anche la "Società" ovvero "Busitalia Rail Service") è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane operante nel settore del trasporto di persone su gomma ed in tale ambito la Società svolge la propria attività di autoservizi sostitutivi di servizi ferroviari.

Il "*core business*" dell'Azienda rappresenta un importante ambito di supporto per lo svolgimento di prestazioni di trasporto nell'interesse di società direttamente e/o indirettamente controllate da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

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

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Amministratore Unico

Stefano Bonora

Sindaco:

Pier Giorgio Cempella

Società di Revisione:

KPMG S.p.A.

INDICE

Relazione sulla gestione

Legenda e glossario	10
Emergenza COVID-19	11
Principali risultati raggiunti nel 2020	17
Principali eventi dell'esercizio	18
Risorse umane	19
Ambiente	24
Quadro macroeconomico	25
Andamento dei mercati di riferimento	27
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria	30
Fattori di rischio	32
Investimenti	33
Azioni proprie	33
Rapporti con parti correlate	33
Altre informazioni:	33
Procedimenti Penali Ex 231/2001	33
Altri procedimenti penali	33
Arbitrati	34
Adesione al Consolidato fiscale	35
Informativa relativa all'art. 2497 ter	35
Evoluzione prevedibile della gestione	36

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020

Prospetti contabili

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria	40
Conto Economico	41
Conto Economico complessivo	42

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto 43

Rendiconto Finanziario 44

Note esplicative al bilancio

1: Premessa 45

2: Criteri di redazione del bilancio 45

3: Principali principi contabili applicati 46

4: Gestione dei rischi finanziari 61

5: Attività e passività finanziarie per categoria 68

6: Immobili, impianti e macchinari 68

7: Attività immateriali 69

8: Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite 70

9: Partecipazioni 71

10: Rimanenze 71

11: Crediti commerciali non correnti e correnti 71

12: Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati) 72

13: Disponibilità liquide e mezzi equivalenti 72

14: Altre attività non correnti e correnti 73

15: Crediti Tributari 73

16: Patrimonio netto 73

17: Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine 74

18: TFR e altri benefici ai dipendenti 75

19: Fondi rischi ed oneri 76

20: Debiti commerciali non correnti e correnti 77

21: Debiti per imposte sul reddito 77

22: Passività finanziare non correnti e correnti (inclusi i derivati) 77

23: Altre passività non correnti e correnti 78

24: Ricavi delle vendite e prestazioni 78

25: Altri proventi 80

26: Costo del personale 80

27: Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci 81

28: Costi per servizi 81

29: Costi per godimento beni di terzi 82

30: Altri costi operativi 82

31: Ammortamenti 82

32: Svalutazioni e perdite (riprese) di valore 83

33: Accantonamenti 83

34: Proventi finanziari 83

35: Oneri finanziari 83

36: Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate 84

37: Compenso alla Società di Revisione 84

38: Compensi Amministratori e Sindaci 85

39: Informativa sull'attività di direzione e coordinamento 85

40: Parti correlate 86

41: Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio 89

42: Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio 90


SER. SOSTITUTIVO TRENITALIA
SALERNO - POTENZA
ENTRATA
ENTRANCE
3231
BUSITALIA
RAIL SERVICE
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
SETRA

01

RELAZIONE SULLA GESTIONE

LEGENDA E GLOSSARIO

Di seguito i criteri utilizzati per la determinazione degli indicatori di *performance* di uso più ricorrente adottati 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 del Gruppo 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 e 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 dalle 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, dal Fondo imposte, dal Fondo per contenzioso nei confronti del personale e nei confronti dei terzi, dal Fondo per altri rischi minori e dalle Passività per imposte differite.
- **Attività nette possedute per la vendita:** sono determinate da componenti patrimoniali per i quali si ritiene che il valore contabile possa essere recuperato principalmente con un'operazione di vendita anziché con il loro uso continuativo.
- **Capitale Investito Netto** - **CIN:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e dalle Attività nette possedute per la vendita.
- **Posizione finanziaria netta** - **PFN:** rappresenta un indicatore della struttura finanziaria ed è determinato quale somma algebrica delle voci Finanziamenti da banche a lungo termine, quote correnti a essi riferiti, Finanziamenti da banche a breve termine, Debiti verso altri finanziatori correnti e non 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 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 (*debt/equity*):** 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 - *NAT*:** 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).

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 i 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 riferimento allo svolgimento dei servizi, l'Amministratore Unico ed il Direttore Operations sono sempre stati in stretto contatto con le Società committenti per adottare gli interventi sui servizi erogati al fine di adeguare l'offerta all'intervenuta rimodulazione della domanda.

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 variegate 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.

Analoghe misure sono state richieste a tutti i fornitori che effettuano servizi sostitutivi/integrativi per conto dell'Azienda.

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

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

In quest'ottica il volume della produzione, su richiesta del principale cliente, Trenitalia, 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 residui servizi essenziali. La riduzione dei servizi, oltre ad un piano di intervento sui costi di rotolamento, ha permesso una generale riduzione di tutte le attività aziendali, per trasformare il minor fabbisogno di persone in un effettivo risparmio economico è stato quindi programmato e implementato un piano di assoluta straordinarietà di smaltimento delle ferie pregresse che ha interessato tutto il personale, dagli autisti agli impiegati 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.

Inoltre, l'Azienda ha ridotto le prestazioni dei vettori terzi in coerenza con i tagli imposti da Trenitalia.

L'eccezionalità della situazione, evidentemente esogena agli operatori, si ritiene debba essere riconosciuta, e conseguentemente compensata delle Autorità di competenza sia a livello europeo che nazionale e regionale.

Per quanto attiene il percorso di ripresa Busitalia Rail Service ha risposto proattivamente alle richieste di ripristino dei servizi da parte di Trenitalia, con le soluzioni più appropriate per garantire la adeguatezza del servizio alle mutate condizioni e la sostenibilità economico/finanziaria della produzione.

Da sottolineare che il settore del trasporto persone è fortemente condizionato dalle indicazioni di distanziamento sociale che sono state adottate per accedere ai mezzi.

Purtroppo, non sono contemplati standard nazionali, bensì approcci diversi per Regione che hanno imposto flessibilità e capacità di adattamento nei vari contesti territoriali.

La capacità dei mezzi è risultata fortemente ridotta (-50%) e pertanto, anche in presenza di domanda ridimensionata, si è posto il tema di adeguare i servizi soprattutto alla riapertura delle scuole, con 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.

Il contesto aziendale

Nonostante questo scenario estremamente critico, anche nel 2020 la Società è riuscita a soddisfare le richieste del cliente Trenitalia su tutte le tipologie di servizi, evidenziando un complessivo miglioramento delle proprie performances sotto vari profili, quali il controllo e monitoraggio del servizio, la sicurezza ed in definitiva la qualità del servizio reso.
Contestualmente Trenitalia ha avviato una gestione dei contratti molto più rigorosa, richiedendo progressivamente un innalzamento degli standard di qualità dei servizi e delle modalità di gestione degli adempimenti contrattuali.
Busitalia Rail Service ha prontamente risposto al mutato quadro di relazioni migliorando la propria organizzazione aziendale anche con l'inserimento di nuove figure e facendo ricorso al supporto di aziende terze per la gestione degli adempimenti contrattuali.
Nonostante le difficoltà gestionali imposte dall'emergenza sanitaria da COVID-19, nel corso del 2020 l'azienda è riuscita a mantenere uno standard elevato nel monitoraggio e controllo dei requisiti di qualità e sicurezza del servizio.

In data 2 Dicembre 2020 si è peraltro tenuta una giornata di formazione da remoto, rivolta ai vettori dei servizi sostitutivi che ha visto la partecipazione di 73 aziende operanti in tutta Italia.
Nel corso della sessione a distanza sono state esaminate le risultanze di un test formativo sottoposto agli operatori nel corso del mese di Settembre e sono stati approfonditi i temi seguenti:

- adempimenti contrattuali per tipologia di servizi (programmati, programmabili, emergenziali);
- iscrizione al nuovo Sistema di Qualificazione Fornitori;
- nuove modalità di gestione servizi emergenziali;
- emergenza sanitaria da COVID-19 – azioni di contrasto e prevenzione;
- controllo satellitare della flotta (AVM) – estensione ai vettori terzi;

Tutto questo è stato accompagnato da una riorganizzazione complessiva dei processi del business, che ha permesso di presentare ulteriori miglioramenti nei vari audit di seconda parte effettuati e riconosciuti da parte del Committente nel Novembre 2020.

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.

INTERVENTI NORMATIVI EMERGENZA CORONAVIRUS SEGMENTO TPL

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 susseguitisi 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 delle prime "zone rosse" locali a fine febbraio 2020, è stata disposta la sospensione di tutti i servizi di trasporto di merci e di persone, 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;

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

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*	**45,14%**	**78,99%**
ROI	EBIT/CI*	**23,30%**	**23,38%**
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	**8,93%**	**10,41%**
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	**13,72%**	**14,63%**
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	**2,61**	**2,25**
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	**1,20**	**1,78**

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

Gennaio 2020

La Società ha aderito alla migrazione dei sistemi amministrativo-contabili alla piattaforma evolutiva SAP 4 Hana con un sensibile incremento prestazionale e nella multidimensionalità della reportistica, a supporto delle crescenti richieste di parcellizzazione delle informazioni sia ai fin della rendicontazione agli Enti appaltanti che per le valutazioni strategiche, a tutto vantaggio degli organi amministrativi e di controllo.

Marzo 2020

E' iniziata l'emergenza sanitaria COVID-19.

La Società ha gestito le pesanti ricadute in termini di riduzione dei servizi (- 40%), richiesta da Trenitalia a seguito dei provvedimenti nazionali e regionali di limitazione della mobilità personale e collettiva.

I servizi di Trenitalia *long haul* sono stati sospesi (Programmati e Freccialink) con pesantissime ricadute in termini di fatturato su queste linee di business.

Giugno 2020

L'azienda è stata particolarmente impegnata a ripristinare tutti i servizi sostitutivi programmati con l'avvio dell'orario estivo di Trenitalia. I servizi Freccialink, sospesi a partire da Marzo, sono stati ripristinati solo in minima parte. Sono rimaste in esercizio soltanto tre rotte: Matera-Salerno, Assisi-Perugia-Firenze e Siena-Firenze.

Giugno-Settembre 2020

La Società ha fronteggiato con successo numerose richieste di servizi sostitutivi occasionali a causa di interruzioni programmate disposte da RFI per manutenzione delle infrastrutture ferroviarie in molte Regioni.

Gli interventi più importanti hanno interessato le DRT di Trentino alto Adige, Friuli V.G., Liguria, Toscana, Lazio, Basilicata, Veneto, Marche, Sicilia.

La Società ha assicurato tutti i servizi con un'attività di pianificazione e coordinamento di assoluto rilievo.

Settembre – Ottobre 2020

A partire da metà settembre è iniziato l'anno scolastico 2020-2021 ed è stata ripristinata l'attività didattica in presenza su tutto il territorio nazionale.

Questo fatto ha comportato una pesante rimodulazione dei servizi a supporto del servizio ferroviario, con incrementi considerevoli in tutte le realtà regionali.

A Settembre è stato indetto il "Sistema di Qualificazione di Operatori Economici per la fornitura di autoservizi su gomma di supporto al trasporto ferroviario di persone" (avviso pubblicato sulla G.U.U.E. n. 2020/S 169-410183).

Si tratta di una scelta molto rilevante in quanto consentirà di ampliare l'Albo Fornitori anche a tutti gli operatori economici che operano nel settore del Noleggio con conducente (NCC) che finora non risultavano iscritti e che si trovano in grave difficoltà per il blocco di tutte le attività legate al turismo.

Dicembre 2020

La Società è stata impegnata in una problematica ristrutturazione dei servizi legati all'orario invernale, dettata soprattutto dall'incertezza nella conferma dei programmi di esercizio da parte di Trenitalia, che quest'anno è stata particolarmente acuita dalle varie disposizioni in materia di trasporto persone che si vanno susseguendo a livello nazionale e regionale.

Progetto AVM – Sala Operativa Nazionale BIRS

Nel corso del 2020 il progetto della Sala Operativa Nazionale di Busitalia Rail Service ha subito un'accelerazione decisiva. Il servizio sostitutivo ferroviario programmato inserito su una piattaforma digitale, che permette il monitoraggio delle flotte sia di BIRS sia dei vettori che svolgono il servizio per conto della Società, ha registrato un incremento del 55%, passando da 11'500 km monitorabili al giorno a circa 18'000 km.

Sono stati completati l'inserimento a sistema delle Aziende che svolgono il servizio sostitutivo ferroviario programmato e l'installazione dei mezzi utilizzati per lo svolgimento delle corse, nelle seguenti Regioni: Toscana, Liguria, Lazio, Abruzzo, Umbria, e Sicilia.

Inoltre, nel mese di novembre 2020 si è tenuto un audit di Trenitalia sullo sviluppo del sistema AVM di Birs, che ha attestato la bontà del progetto e la sua rispondenza alla schedulazione preventivata. Questo ha portato alla validazione finale del progetto che consentirà di rendicontare le corse svolte con i tagliandi digitali prodotti dalla piattaforma in sostituzione dei tagliandi corsa cartacei.

Infine, a novembre 2020 è iniziato il processo di selezione che si concluderà con l'incremento del numero di risorse impiegate in Sala Operativa. Questo garantirà un presidio h24 e consentirà di gestire attraverso la Sala Operativa anche il servizio emergenziale e la relativa consuntivazione in tutta Italia.

RISORSE UMANE

Il totale del personale di Busitalia Rail Service al 31 dicembre 2020, risulta composto da 47 addetti così ripartiti: 46 operatore di esercizio/operai, 1 impiegati/quadri.

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

BUSITALIA RAIL SERVICE		**TOTALE**
Personale al 31/12/2019		**48**
entrate		1
uscite		2
Personale al 31/12/2020		**47**
media anno 2019		**48,2**
media anno 2020		**47,9**

Il 2020, ha visto un numero di 2 uscite da ricondursi a 1 dimissione a seguito del raggiungimento dei requisiti pensionistici ed 1 passaggio verso altra Società del Gruppo.

BIRS ha mantenuto costante il proprio organico di funzionamento, prevedendo la copertura delle nuove residenze di servizio derivanti dal Programma di Esercizio trasmesso da Trenitalia.
In posizione di distacco, con qualifica impiegatizia, si trovano risorse afferenti al personale a terra provenienti da Busitalia che, nel rispetto delle procedure del Gruppo FS, cura con particolare attenzione la gestione della mobilità interna, incoraggiando le autocandidature di chi ambisce a lavorare in contesti organizzativi diversi rispetto al proprio, anche al fine di valorizzare la professionalità dei dipendenti e di incrementare il loro livello di motivazione.

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 S.p.A..

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;
- l'informazione circa l'obbligo di rimanere al proprio domicilio in presenza di febbre (oltre 37.5°) o altri sintomi influenzali e di chiamare il proprio medico di famiglia e l'autorità sanitaria;
- l'impegno a rispettare tutte le disposizioni delle Autorità e del Datore di lavoro nel fare accesso in azienda (in particolare, mantenere la distanza di sicurezza, osservare le regole di igiene delle mani e tenere comportamenti corretti sul piano dell'igiene);
- l'impegno a informare tempestivamente e responsabilmente il Datore di lavoro della presenza di qualsiasi sintomo influenzale durante l'espletamento della prestazione lavorativa, avendo cura di rimanere ad adeguata distanza dalle persone presenti.

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

Durante la "Fase 2", la cosiddetta "fase di ripartenza", una fase delicata in cui sono tornate gradualmente alla normalità tutte le attività, è stata richiesta a tutti i lavoratori una maggiore attenzione.
Nell'ottica quindi di mantenere la garanzia di elevati standard di "sicurezza sanitaria" e la salubrità degli ambienti lavorativi, la Società, sulla base delle linee guida di Capogruppo, ha implementato il "Piano Operativo di Prevenzione dal Contagio", contenente una serie di misure stringenti; per garantire il coordinamento e l'implementazione di tutti gli interventi necessari è stato costituito un Gruppo di Lavoro dedicato per il Recovery Plan che è stato redatto ed emesso nel mese di maggio 2020.

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

FORMAZIONE

Con specifico riferimento alla formazione in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, in osservanza di quanto previsto dal d.lgs. 81/2008 e dall'Accordo Stato Regioni, il personale BIRS ha partecipato a corsi organizzati da Busitalia Sita – Nord per quanto riguarda le figure obbligatorie della sicurezza in aggiornamento o di nuova nomina.

FONDO BILATERALE DI SOLIDARIETA'

Nel 2020, BIRS è stata chiamata a fronteggiare le conseguenze dell'epidemia "COVID-19" con azioni mirate, tese a mantenere la stabilità e ad evitare lo squilibrio economico-finanziario conseguente alla sospensione/riduzione del servizio pubblico di trasporto durante l'emergenza, in tale ottica è stato siglato in data 19/03/2020 un accordo con le OO.SS. aziendali.
Premessa la necessità di ridurre l'attività lavorativa di tutto il personale in forza di circa il 50% durante il periodo emergenziale 17/03/2020 – 30/05/2020 (successivamente prorogato sino al 22/06/2020), si è congiuntamente riconosciuta l'imprescindibile necessità di ricorrere all'immediata attivazione del Fondo Bilaterale di Solidarietà del Trasporto pubblico di cui all'A.N. del 4 luglio 2018 e s.m.i. (Decreto Interministeriale 5 febbraio 2019, n. 102661), al fine di garantire ai lavoratori interessati le necessarie integrazioni al reddito durante il periodo di sospensione dell'attività lavorativa.

Nell'accordo del 19/03/2020, in conformità con le raccomandazioni governative, è stata inoltre concordata una programmazione straordinaria di ferie e permessi d'ufficio, con priorità di utilizzo dello strumento ferie e/o permessi maturati e non goduti in anni precedenti al 2020 a copertura delle giornate di mancata prestazione lavorativa. Solo successivamente all'esaurimento ferie anni precedenti i lavoratori in mancata prestazione hanno avuto accesso al Fondo di Solidarietà Bilaterale. Questo in una duplice ottica, di garanzia della piena retribuzione per i lavoratori e di contenimento dei costi per l'azienda.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Nell'anno 2020 l'attività relazionale con le OO.SS., costantemente positiva, è stata caratterizzata da una serie di incontri di natura tecnica – articolati in ambito di C.O.T. - aventi ad oggetto il processo di sviluppo della società e la risoluzione di alcune problematiche sollevate dalle Organizzazioni Sindacali.

GESTIONE DELLE RISORSE UMANE DURANTE L'EMERGENZA DA CORONA VIRUS (Covid 19)

Durante il 2020, a partire dalla seconda metà di marzo, a seguito del susseguirsi dei vari DPCM e delle ordinanze regionali, relative all'emergenza sanitaria da corona virus (Covid 19), che hanno previsto una serie di misure volte a contenere il contagio, tra le quali, in particolare, la riduzione della mobilità ed il distanziamento sociale, l'Azienda ha dovuto necessariamente ridurre e rimodulare i servizi e gestire il

conseguente esubero di personale (prevalentemente viaggiante e di officina), collocandolo in ferie d'ufficio e facendo ricorso all'assegno ordinario del Fondo bilaterale di solidarietà.
Per il personale impiegatizio e per i lavoratori fragili, ove possibile, ai fini della prevenzione dal contagio da SARS-COV-2 è stato utilizzato dal 16/03/2020 lo strumento dello smart working, in applicazione del DPCM del 04/03/2020, come confermato dai successivi decreti legge e da ultimo dal Decreto Legge 125/2020.
Sempre allo scopo di ridurre i contagi e di prevenire la diffusione del virus Covid 19 è stato elaborato un Recovery plan aziendale nel quale sono state previste una serie di misure e di azioni specifiche tra le quali l'istituzione di un Comitato COVID, composto da due referenti aziendali (RSPP e Responsabile Gestione del personale), i RLS e un rappresentante di ciascuna sigla sindacale presente in Azienda, nell'ambito del quale le parti si sono confrontate sulle svariate problematiche connesse all'emergenza sanitaria.
Da ottobre, inoltre, è stata data applicazione al Protocollo per la gestione dei casi aziendali di positività al virus SARS–CoV–2 e dei possibili casi con la finalità di contrastare la diffusione del virus e garantire in sicurezza la continuità delle attività operative aziendali e tra le varie attività previste sono state incluse anche le visite mediche per il rientro in servizio dei lavoratori risultati positivi al COVID 19 finalizzate a verificare l'idoneità alla mansione e valutare profili specifici di rischiosità.

PROCESSI AMMINISTRATIVI

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

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

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

La società nel corso dell'anno, in periodi diversi, ha presentato all'INPS le sue richieste di attivazione del Fondo anticipando le prestazioni a carico dell'Istituto.
Con i flussi Uniemens di novembre 2020 sono stati recuperati gli importi relativi al 1° semestre 2020.

Welfare aziendale

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

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

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

Inoltre, a partire dal 1° luglio 2020, è attivo un nuovo Piano di Assistenza Sanitaria Integrativa che prevede nuovi pacchetti aggiuntivi, più vantaggiosi e con maggiori prestazioni.

Oltre al Pacchetto Standard, è prevista per i dipendenti, a fronte di un ulteriore contributo a loro carico, la possibilità di acquistare i Pacchetti Aggiuntivi Premium, Executive ed Estensione al nucleo familiare.

Fondo TPL Salute

In data 3 dicembre 2020, in attuazione dell'art. 38, lett. B), dell'Accordo Nazionale del 28 novembre 2015 di rinnovo del CCNL autoferrotranvieri – internavigatori del 23 luglio 1976 e successive modificazioni e integrazioni è stato costituito il "Fondo Sanitario TPL Salute".

Di conseguenza la società ha chiesto la registrazione presso il Fondo e ha comunicato gli iscritti aventi diritto, al contempo ha presentato dichiarazione di sospensiva alla fruizione delle prestazioni erogate dal Fondo per un periodo di 20 mesi, considerato che la società, nel 2020, ha aderito ad altra forma di assistenza sanitaria integrativa.

AMBIENTE

Busitalia Rail Service è in possesso della Certificazione conforme ai requisiti della norma UNI EN ISO 9001:2008 dall'esercizio 2017.

La flotta autobus di Busitalia Rail Service è costituita da autobus con motorizzazione di nuova generazione Euro 6 che garantiscono bassi consumi ed una conseguente riduzione delle emissioni in atmosfera.
Nell'ambito delle strategie di sviluppo sostenibile promosse dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Busitalia Rail Service partecipa al progetto di efficienza energetica promosso da Busitalia – Sita Nord finalizzato a valutare le performance di guida dei propri autisti con l'obiettivo di conseguire una riduzione dei consumi specifici.
Detto progetto prevede il monitoraggio puntuale dei consumi ed in particolare delle performance di guida degli autisti, attraverso un sistema di monitoraggio telematico della flotta installato sui mezzi; i risultati di detto monitoraggio saranno utilizzati con la finalità di individuare le aree di miglioramento sulle quali intervenire attraverso specifici percorsi formativi/di addestramento e quindi migliorare le prestazioni di guida con una conseguente riduzione dei consumi.

SICUREZZA E PREVENZIONE SUI POSTI DI LAVORO

Il DVR è in fase di revisione per l'inserimento della nuova Unità Operativa di Milano ed a seguito dell'aggiornamento della Valutazione del Rischio da Videoterminali.
In data 14 dicembre 2020 si è svolta la riunione periodica indetta ai sensi dell'art.35 del Decreto Legislativo 81/08 e s.m.i. alla quale hanno partecipato il Dirigente Delegato per la Sicurezza, i Medici competenti, il Responsabile del Servizio di Prevenzione Protezione ed il Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza. Nel corso della riunione sono state affrontati i seguenti argomenti: la sorveglianza sanitaria, l'andamento infortunistico, la formazione effettuata, la conformità degli ambienti di lavoro, gli obiettivi realizzati e gli obiettivi futuri per il miglioramento delle performance.
Sono stati effettuati nell'anno corrente, dai Medici Competenti, i sopralluoghi annuali per le sedi di Pontecagnano, Potenza, Taranto, Firenze e Roma (Villa Patrizi e Scalo San Lorenzo), dai quali non sono emerse criticità.
Dalle attività di sorveglianza sanitaria, effettuate nel 2020, i Medici competenti non hanno rilevato patologie correlabili a rischi specifici e/o malattie professionali.
In relazione alla formazione erogata, si fa presente che nel mese di settembre è stato effettuato l'aggiornamento formativo di 8h per il Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza.
Il personale amministrativo ha partecipato alle prove di evacuazione dei locali contestualmente alle simulazioni coordinate dalle Società titolari degli immobili.

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.

	2020			
PIL e componenti principali	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
	variazione percentuale su trimestre precedente			
PIL	-5,5	-13,0	15,9	-3,2
Domanda interna	-4,7	-11,0	12,0	-2,7
Spesa delle famiglie e ISP	-6,8	-11,5	12,4	-2,8
Spesa delle AP	-1,1	0,3	0,7	0,8
Investimenti fissi lordi	-7,6	-17,0	31,3	-3,0
- costruzioni	-6,7	-22,2	45,1	-2,4
- altri beni di investimento	-8,2	-12,6	21,1	-3,5
Importazioni di beni e servizi	-5,3	-17,8	15,9	-1,0
Esportazioni di beni e servizi	-7,9	-23,9	30,7	-3,1
Fonte dati: Prometeia, dicembre 2020				

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

ASPETTI NORMATIVI E REGOLAMENTARI

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 2017-2019[1] 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.

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

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'attrattività dell'offerta del trasporto collettivo: quasi un quarto del parco bus del 2019 registrava un'età superiore ai 20 anni, quota che sale al 45% considerando i veicoli di età superiore ai 15 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%.

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.

[2] Dati Istat-ACI elaborati da Isfort.

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 risultati 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

Conto economico

valori in €/000

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione	%
Ricavi operativi	**53.127**	**58.418**	**(5.291)**	**(9)%**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	52.828	58.024	(5.196)	(9)%
Altri proventi	299	394	(95)	(32)%
Costi operativi	**(45.837)**	**(49.872)**	**4.035**	**(8)%**
Costo del personale	(2.426)	(2.464)	38	(2)%
Altri costi netti	(43.411)	(47.408)	3.997	(8)%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**7.290**	**8.546**	**(1.256)**	**(15)%**
Ammortamenti	(2.268)	(2.223)	(45)	2%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(250)	(243)	(7)	3%
Accantonamenti	(30)	-	(30)	100%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**4.742**	**6.080**	**(1.338)**	**(22)%**
Proventi e oneri finanziari	(279)	(358)	79	(28)%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**4.463**	**5.722**	**(1.259)**	**(28)%**
Imposte sul reddito	(790)	(1.311)	521	(66)%
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	**3.673**	**4.411**	**(738)**	**(20)%**
RISULTATO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI				
	-	**-**	**-**	**-**
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	**3.673**	**4.411**	**(738)**	**(20)%**

Raffronto con il consuntivo 2019

La Società svolge la propria attività quasi esclusivamente a beneficio del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e nello specifico a favore della società Trenitalia S.p.A. sulla maggior parte del territorio nazionale e del Consorzio Elio S.c.ar.l. (del quale detiene una partecipazione del 33%), che svolge servizi in Lombardia per conto di Trenord. La struttura organizzativa non permette di coprire le necessità di intervento localizzabili in tutte le regioni d'Italia ed è per questo che la Società si avvale di fornitori terzi presenti territorialmente laddove la stessa non è in grado di svolgere i servizi con il proprio organico.

La sensibile flessione dei ricavi rilevata nel corso dell'esercizio è riferibile principalmente agli impatti legati alla riduzione dei servizi ferroviari a seguito delle restrizioni introdotte dal Governo italiano per contenere la diffusione della pandemia. La consueta attenta e coerente definizione delle scelte di *make or buy*, svolte sempre con il primario obiettivo di assicurare servizi adeguati alla clientela finale e nel rispetto dei rigidi standard di qualità richiesti dai committenti, rappresenta il principale elemento di razionalizzazione dei processi, che anche nell'esercizio 2020 ha particolarmente inciso sui principali indici di Bilancio.

Parimenti anche la voce Altri ricavi registra la flessione dell'attività di noleggio a freddo di autobus, a beneficio sia della controllante Busitalia SITA Nord sia di aziende esterne al Gruppo, che risente delle difficoltà legate

alla diffusione pandemica. Trovano inoltre qui a margine l'iscrizione delle penali comminate ai *partners* affidatari dei servizi automobilistici per ritardi o disservizi.

I costi per noleggi da terzi vettori si attestano intorno ad €/000 38.774 con sensibile riduzione di quelli resi dai *partners* sul territorio nazionale esterni al Gruppo evidentemente in relazione alla contrazione della domanda di servizi resi dalla Società a beneficio del comparto ferroviario.

Fermo il costo del lavoro e di tutte le nature di spesa legate alla struttura organizzativa stabile.

La flessibilità che caratterizza la Società ha comunque permesso di mantenere un ragguardevole livello di redditività con un EBITDA positivo per oltre 7,3 milioni di euro anche se in calo del 15%.

La definizione di alcune partite, riguardanti i crediti commerciali con Trenitalia per servizi resi a tutto il 2020, ha richiesto un ulteriore accantonamento di €/000 250 adeguando il fondo svalutazione crediti.

Stabile l'incidenza degli oneri finanziari riferibili essenzialmente al rinnovo del parco autobus.

Le imposte si attestano su un valore di circa 0,8 milioni di euro in linea con l'andamento economico. La Società beneficia di agevolazioni fiscali introdotte nell'ordinamento con specifico riferimento al c.d. Super ammortamento.

Stato patrimoniale riclassificato

valori in €/000

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Capitale circolante netto gestionale	9.153	13.898	(4.745)
Altre attività nette	(20)	(1.125)	1.105
Capitale circolante	**9.133**	**12.773**	**(3.640)**
Immobilizzazioni tecniche	8.631	10.898	(2.267)
Partecipazioni	4	4	-
Capitale immobilizzato netto	**8.635**	**10.902**	**(2.267)**
TFR	(195)	(229)	34
Altri fondi	(196)	(120)	(76)
TFR e Altri fondi	**(391)**	**(349)**	**(42)**
Attività/(Passività) nette detenute per la vendita	**-**	**-**	**-**
CAPITALE INVESTITO NETTO	**17.377**	**23.326**	**(5.950)**
Posizione finanziaria netta a breve	4.335	6.994	(2.659)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	5.157	7.940	(2.783)
Posizione finanziaria netta	**9.492**	**14.934**	**(5.442)**
Mezzi propri	**7.884**	**8.392**	**(508)**
TOTALE COPERTURE	**17.376**	**23.326**	**(5.950)**

Raffronto con il consuntivo 2019

Il Capitale Investito Netto riflette sostanzialmente il saldo tra le posizioni di credito verso il principale cliente Trenitalia S.p.A. ed i fornitori che prestano attività nello svolgimento dei servizi sostitutivi ferroviari. La contrazione del Capitale circolante per oltre €/000 3.640 rispecchia principalmente l'allungamento dei tempi di regolazione sia dei debiti legati ai servizi di noleggio con conducente che di partite intercompany preesistenti.
Il saldo contabile delle immobilizzazioni riflette l'impatto economico degli ammortamenti.
La Società beneficia dei finanziamenti dedicati all'acquisto dei nuovi investimenti sul parco rotabile concessi dalla collegata di Gruppo Fercredit S.p.A. che valgono, al netto dei rimborsi in corso d'anno, €/000 5.157 di debito a medio lungo periodo e €/000 2.786 a breve. I contratti di *cash pooling* con la controllante Busitalia – Sita Nord S.r.l. è stato interamente rimborsato (€/000 6.000), mentre il credito, di pari natura, con la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. vale €/000 1.449. Nel corso dell'anno si è reso necessario ricorrere ad una linea di credito da 3 milioni di euro sempre con Ferrovie dello Stato.
La contrazione della posizione finanziaria netta è dovuta pressoché esclusivamente ai rimborsi finanziari di periodo per circa 8,7 milioni di euro, dalla contrazione delle disponibilità liquide e di cash pooling di circa 0,3 milioni di euro nonché dall'accensione della nuova linea di credito con la controllante Ferrovie dello Stato Italiane del valore di 3 milioni di euro.

FATTORI DI RISCHIO

La Società, in un'ottica di continuo miglioramento, attribuisce grande attenzione al processo di selezione dei fornitori al fine di accrescere gli standard qualitativi di servizio anche in considerazione che la rilevanza dell'attività affidata a terzi possa ritenersi un potenziale fattore di rischio di *business*.

Rischi di Compliance

La Società sta continuando a monitorare e valutare i possibili scenari che potrebbero derivare dall'assetto successivo alla data di efficacia dell'art. 34 octies del D.L. 179/2012, che disciplina il riordino dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale. Uno degli effetti di tale normativa è rappresentato dal possibile inserimento dei servizi sostitutivi nei bandi di gara per l'affidamento dei servizi di TPL, laddove le Regioni hanno avvito procedure ad evidenza pubblica.

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.

Si rinvia anche all'illustrazione dei rischi inseriti nelle Note al Bilancio sezione 4.

INVESTIMENTI

Il Parco autobus in uso alla data del 31 Dicembre 2020 risulta pari a 83 mezzi.

Non sono stati portati avanti ulteriori investimenti nel periodo.

AZIONI PROPRIE

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

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le interrelazioni tra Busitalia Rail Service S.r.l., 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.

ALTRE INFORMAZIONI

PROCEDIMENTI PENALI EX 231/2001

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

ALTRI PROCEDIMENTI PENALI

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

a) delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nel D.Lgs. 231/2001;
b) ulteriori delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nella Legge 190/2012;

c) delitti di natura dolosa di particolare gravità comportanti un rilevante danno per la società ovvero che abbiano determinato l'applicazione di misure interdittive.

ARBITRATI

ARBITRATI CON GENERAL CONTRACTOR

Non sono pendenti arbitrati con General Contractor.

ALTRI ARBITRATI

Non sono pendenti arbitrati di qualsiasi natura.

Procedimenti civili

Servizio di trasporto pubblico locale automobilistico extraurbano nel Bacino di Macerata

Giudizio promosso nel 2019 dinanzi al Tribunale Ordinario di Macerata dalle società Contram Mobilità s.c.p.a e Contram S.p.A. nei confronti di Trenitalia S.p.A. e della Società per sentire accertare e dichiarare il diritto a svolgere in via esclusiva il servizio di trasporto pubblico locale automobilistico extraurbano per il bacino di Macerata, la violazione di tale diritto, da parte delle convenute, per aver eseguito il servizio sostituivo del servizio ferroviario in sovrapposizione rispetto al servizio di competenza delle attrici, l'utilizzo senza titolo, da parte delle convenute, dell'infrastruttura di proprietà di Contram S.p.A. (pensiline, paline, sedute), lo sviamento di clientela causato dalle convenute a danno di Contram S.p.A. e la conseguente diminuzione della vendita di titoli di viaggi, con loro conseguente ingiustificato arricchimento; il danno d'immagine patito dalle attrici e, per l'effetto, condannare in solido le convenute a corrispondere a Contram Mobilità s.c.p.a. e Contram S.p.A., a titolo di risarcimento o indennizzo, la somma complessiva di € 10.000 e alla sola Contram S.p.A. il risarcimento anche per lo sviamento di clientela da liquidarsi in € 1.200 circa, oltre a interessi legali. Il procedimento è in fase di istruzione.

Procedimenti amministrativi

Affidamento dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale nella Regione Puglia e dei servizi sostitutivi ferroviari

Giudizio promosso nel 2018 dinanzi al TAR Puglia dal Consorzio Trasporti Aziende Pugliesi "CO.TR.AP." nei confronti della Regione Puglia, di Trenitalia S.p.A., per l'annullamento *in parte qua* della deliberazione della Giunta Regionale in data 12.6.2018, n. 57, avente ad oggetto l'affidamento diretto a Trenitalia S.p.A. per il periodo 2018-2032 dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale nella Regione Puglia e della decisione di affidare in via diretta a Trenitalia S.p.A. per anni 15 rilevanti volumi di servizi automobilistici aventi carattere di continuità. La Società, quale affidataria dei servizi sostitutivi affidati da Trenitalia nell'ambito della Regione Puglia, si è costituita *ad opponendum* nel giudizio in questione. Con sentenza in data 16.9.2019 il TAR Puglia ha respinto il ricorso. La sentenza è stata impugnata da COTRAP dinanzi al Consiglio di Stato che, con sentenza del 27.1.2021, ha dichiarato la tardività del ricorso di primo grado e quindi confermato la sentenza del TAR Puglia. La sentenza in appello favorevole conferma quindi la correttezza dell'operato di Trenitalia e Busitalia Rail Service.

Diniego di accesso agli atti

Giudizio promosso nel 2018 dinanzi al TAR Puglia dal Consorzio Trasporti Aziende Pugliesi "CO.TR.AP." nei confronti della Regione Puglia, di Trenitalia S.p.A. e della Società, per l'annullamento del provvedimento regionale con il quale è stato opposto il diniego sull'istanza di accesso degli atti amministrativi/documenti ove è riportato il costo a Km riconosciuto a Trenitalia S.p.A. per l'espletamento dei servizi c.d. "servizi sostitutivi" e/o "integrativi" su gomma.

Con ordinanza in data 11.3.2019 il TAR Puglia ha rigettato il ricorso. L'ordinanza è stata appellata dal COTRAP dinanzi al Consiglio di Stato che, con ordinanza del 27.1.2021 ha dichiarato inammissibile l'appello in considerazione del mancato accoglimento del ricorso relativo all'affidamento dei servizi sostitutivi.

Impugnazione richiesta contributo funzionamento Autorità di Regolazione dei Trasporti

Giudizio promosso dalla Società nel novembre 2020 dinanzi al TAR Piemonte per l'impugnazione del provvedimento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 23.9.2020 con il quale è stato intimato alla Società il pagamento dell'importo di euro 28.260,02 a titolo di contributo per il funzionamento della Autorità per l'anno 2019 che la Società sta attualmente contestando.

L'udienza di discussione non è stata fissata.

PROCEDIMENTI DINNANZI ALLE AUTORITÀ NAZIONALI E COMUNITARIE

Non sono pendenti procedimenti dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie.

ADESIONE AL CONSOLIDATO FISCALE

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

INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2497 TER

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

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nel corso dell'anno 2020, i servizi aventi natura non programmata hanno raggiunto circa il 45% del fatturato complessivo e questo trend, acuito dall'emergenza sanitaria da COVID-19, impone una rivisitazione dell'organizzazione aziendale.

A partire dal mese di maggio 2021 è stato pianificato un forte investimento in termini di risorse umane e tecniche nella Sala Operativa Nazionale di Busitalia Rail Service la quale, oltre a gestire il monitoraggio e la rendicontazione dei servizi sostitutivi programmati, assumerà il compito di gestire i servizi emergenziali su gran parte del territorio nazionale.

In un quadro di grave emergenza sanitaria e difficoltà gestionale, la Società ha mantenuto buoni rapporti con i committenti ed ha gettato le basi per il futuro:

- rinnovato a Dicembre 2020 l'Accordo Quadro con Trenitalia che affida a BIRS in esclusiva i servizi sostitutivi Programmati e Programmabili per 2 anni (scadenza 31.12.2022 + 1 anno di eventuale proroga). Lo stesso AQ contempla anche i servizi emergenziali non in esclusiva.

- Gli attuali Accordi Quadro con Trenitalia per i servizi sostitutivi Programmati e Programmabili scadono il 31.12.2021 ed è già iniziata una interlocuzione per siglare una lettera d'intenti entro Giugno 2021 allo scopo di stipulare nuovi Accordi Quadro quinquennali.
  Per quanto riguarda i servizi emergenziali è in corso di negoziazione un contratto biennale per affidare in esclusiva a BIRS, anche questi servizi a partire dal 1 Maggio 2021.

I servizi Freccialink risentono dei tagli dell'offerta commerciale di Trenitalia AV, con pesanti ricadute in termini di fatturato su queste linee di business.

BIRS ha proposto, sulla base all'andamento del traffico presentato da Trenitalia e della contrazione dell'offerta dovuta all'emergenza sanitaria COVID-19, di valutare la possibilità di un nuovo modello di servizio post-scadenza contrattuale (giugno 2021), che permetta di assicurare comunque la sostenibilità di questa linea di business.

L'attività di Busitalia Rail Service è stata ed è sempre orientata a soddisfare nel miglior modo possibile le esigenze di Trenitalia e dei suoi passeggeri e rappresenta un elemento essenziale nel processo di sviluppo dell'integrazione dei servizi tra ferro e gomma, in coerenza con uno dei pilastri del Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Roma, 01 marzo 2021

L'Amministratore Unico


3231
BUSITALIA
RAIL SERVICE
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

02

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2020

Prospetti contabili

PROSPETTO DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

valori in unità di euro

	Note	31.12.2020	31.12.2019
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	6	8.424.233	10.527.102
Attività immateriali	7	206.279	371.262
Attività per imposte anticipate	8	34.228	33.436
Partecipazioni	9	4.000	4.000
Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	12	-	-
Altre attività non correnti	14	28.297	-
Totale attività non correnti		**8.697.037**	**10.935.800**
Rimanenze	10	-	-
Crediti commerciali correnti	11	33.958.781	33.258.235
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	12	1.449.159	1.710.180
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	13	2.015	1.298
Crediti tributari	15	78.413	-
Altre attività correnti	14	383.160	137.609
Totale attività correnti		**35.871.528**	**35.107.322**
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		**-**	**-**
Totale attività		**44.568.565**	**46.043.122**
Patrimonio netto			
Capitale sociale	16	3.497.788	3.497.788
Riserve	16	785.038	564.497
Riserve di valutazione	16	(36.621)	(45.688)
Utili (Perdite) portati a nuovo	16	(35.161)	(35.161)
Utile (Perdite) d'esercizio	16	3.673.397	4.410.849
Totale Patrimonio Netto		**7.884.441**	**8.392.285**
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	17	5.156.763	7.939.713
TFR e altri benefici ai dipendenti	18	194.994	229.176
Fondi rischi e oneri	19	196.375	120.000
Passività per imposte differite	8	-	-
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	22	-	-
Altre passività non correnti	23	-	-
Totale passività non correnti		**5.548.132**	**8.288.889**
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	17	5.785.942	2.705.348
Debiti commerciali correnti	20	24.805.650	19.360.210
Debiti per imposte sul reddito	21	-	63.875
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	22	-	6.000.000
Altre passività correnti	23	544.400	1.232.515
Totale passività correnti		**31.135.992**	**29.361.948**
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		**-**	**-**
Totale passività		**36.684.124**	**37.650.837**
Totale Patrimonio Netto e passività		**44.568.565**	**46.043.122**

CONTO ECONOMICO

valori in unità di euro

	Note	2020	2019
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	24	52.827.575	58.023.723
Altri proventi	25	298.613	393.824
Totale ricavi operativi		**53.126.188**	**58.417.547**
Costo del personale	26	(2.426.181)	(2.463.880)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	27	(876.636)	(932.200)
Costi per servizi	28	(42.183.489)	(45.982.451)
Costi per godimento beni di terzi	29	(138.523)	(90.654)
Altri costi operativi	30	(211.717)	(402.413)
Totale costi operativi		**(45.836.546)**	**(49.871.598)**
Ammortamenti	31	**(2.267.852)**	**(2.223.290)**
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	32	**(250.000)**	**(242.804)**
Accantonamenti	33	**(30.000)**	**-**
Risultato operativo		**4.741.790**	**6.079.855**
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	34	473	343
Oneri finanziari	35	(279.334)	(358.482)
Risultato prima delle imposte		**4.462.929**	**5.721.716**
Imposte sul reddito	36	(789.532)	(1.310.867)
Risultato del periodo delle attività continuative		**3.673.397**	**4.410.849**
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		**-**	**-**
Risultato netto d'esercizio		**3.673.397**	**4.410.849**

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

valori in unità di euro

	Note	2020	2019
Risultato netto d'esercizio	*16*	**3.673.397**	**4.410.849**
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) del periodo:			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	*16*	(8.273)	(17.089)
Effetto fiscale Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	*16*	792	4.101
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) del periodo se sono soddisfatte determinate condizioni:			
Attività finanziarie		-	-
Quota efficace delle variazioni di *fair value* della copertura dei flussi finanziari		-	-
Effetto fiscale della quota efficace delle variazioni di *fair value* della copertura dei flussi finanziari		-	-
Variazioni di *fair value* degli investimenti finanziari disponibili per la vendita		-	-
Variazioni di *fair value* degli investimenti finanziari disponibili per la vendita		-	-
Differenze di cambio		-	-
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		**-**	**-**
Conto economico complessivo dell'esercizio		**3.682.462**	**4.397.861**

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

valori in unità di euro

	Patrimonio Netto									
		Riserve								
		Riserve			Riserve di valutazione					
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva per var. FV su derivati - *Cash Flow Hedge*	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	**Totale Riserve**	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	**Totale Patrimonio Netto**
Saldo al 1 gennaio 2019	**3.497.788**	**396.461**	**-**	**-**	**-**	**(32.699)**	**363.762**	**(35.161)**	**3.360.722**	**7.187.110**
Aumento di capitale										
Distribuzione dividendi									(3.192.686)	(3.192.686)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		168.036					168.036		(168.036)	-
Altri movimenti										
Utile/(Perdite) complessivo rilevato						(12.988)	(12.988)			(12.988)
di cui:										
Attività finanziarie disponibili alla vendita										
Utile/(Perdita) relativi ai benefici attuariali						(17.089)				
Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali						4.101				
Riserve da prima adozione IAS										
Effetti fiscali - prima adozione IAS										
Utile/(Perdita) d'esercizio									4.410.849	4.410.849
Saldo al 31 dicembre 2019	**3.497.788**	**564.497**	**-**	**-**	**-**	**(45.687)**	**518.810**	**(35.161)**	**4.410.849**	**8.392.285**
										-
Saldo al 1 gennaio 2020	**3.497.788**	**564.497**	**-**	**-**	**-**	**(45.687)**	**518.810**	**(35.161)**	**4.410.849**	**8.392.285**
Aumento di capitale										
Distribuzione dividendi									(4.190.307)	(4.190.307)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		220.542					220.542		(220.542)	-
Altri movimenti										
Utile/(Perdite) complessivo rilevato						9.065	9.065			9.065
di cui:										
Attività finanziarie disponibili alla vendita										
Utile/(Perdita) relativi ai benefici attuariali						8.273				
Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali						792				
Riserve da prima adozione IAS										
Effetti fiscali - prima adozione IAS										
Utile/(Perdita) d'esercizio									3.673.397	3.673.397
Saldo al 31 dicembre 2020	**3.497.788**	**785.039**	**-**	**-**	**-**	**(36.622)**	**748.417**	**(35.161)**	**3.673.397**	**7.884.440**

RENDICONTO FINANZIARIO

valori in unità di euro

	Note	2020	2019
Utile/(perdita) di esercizio	*16*	**3.673.397**	**4.410.849**
Imposte sul reddito	*36*	789.532	1.310.867
(Proventi) / Oneri Finanziari	*35*	279.334	358.139
Ammortamenti	*31*	2.267.852	2.223.290
Accantonamenti fondo rischi	*33*	76.375	120.000
Accantonamenti fondo TFR		-	26.379
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	*24*	-	-
Variazione dei crediti commerciali	*11*	(700.546)	(3.233.592)
Variazione dei debiti commerciali	*20*	5.445.440	1.946.882
Variazione imposte correnti e differite	*36*		-
Variazione delle altre passività	*23*	(419.772)	331.400
Variazione delle altre attività	*14*	(273.847)	3.841.170
Pagamento benefici ai dipendenti	*18*	(26.604)	(10.110)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	*35*	(278.166)	(358.139)
Variazione dei crediti/debiti per imposte che non generano flussi di cassa	*21*	(1.200.637)	(1.222.827)
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' OPERATIVA		**9.632.358**	**9.744.309**
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	*6*	-	(109.375)
Investimenti in attività immateriali	*7*	-	-
Investimenti al lordo dei contributi		**-**	**(109.375)**
Contributi		**-**	**-**
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	*6*	-	109.375
Disinvestimenti		**-**	**109.375**
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO		**-**	**-**
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	*17*	297.644	(2.624.095)
Dividendi	*16*	(4.190.307)	(3.192.686)
Variazioni patrimonio netto		-	-
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' FINANZIARIA		**(3.892.663)**	**(5.816.781)**
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio		**5.739.695**	**3.927.528**
Disponibilità liquide a inizio periodo		**(4.288.521)**	**(8.216.049)**
Disponibilità liquide a fine periodo		**1.451.174**	**(4.288.522)**
di cui:			
Denaro e valori in cassa		2.015	1.298
Depositi bancari e postali		-	-
C/C intercompany		1.449.159	(4.289.820)

NOTE ESPLICATIVE

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO

1 Premessa

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

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

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

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

2 Criteri di redazione del bilancio

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

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

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

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

- la Situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente" con specifica separazione, se presenti, delle attività/passività classificate come possedute per la vendita o incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita;
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle *continuing operation* e di quello delle *discontinued operation*;

- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- il Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il metodo indiretto.

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

Il presente bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto l'Amministratore Unico ha verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che possano segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota - Gestione dei rischi finanziari.

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

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

Nella predisposizione del presente bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 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 d'esercizio.

Immobili, impianti e macchinari

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'attivo patrimoniale.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, ammodernamento o

miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del *component approach*, secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

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

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

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

Categoria	**Aliquota di ammortamento**
Impianti e macchinari	12,50%

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, definita in 3 anni. I costi relativi alla manutenzione dei programmi software sono spesati nel momento in cui sono sostenuti.

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 al lordo delle imposte 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* 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 trough other comprehensive income* (FVTOCI)**

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

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

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio, le altre variazioni del *fair value* dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI). Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI vengono riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.
Con riguardo agli strumenti di capitale, rientrati nell'ambito di applicazione dell'IFRS9 si rinvia a quanto riportato nel capitolo "Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni".

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

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

ii. Classificazione e valutazione di Passività finanziarie

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato,

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

iii. Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari derivati

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

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

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

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

iv. Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

La Società applica per la determinazione delle perdite per riduzione di valore il modello previsionale della 'perdita attesa su crediti' ('*expected credit loss*' o 'ECL'). Tale modello presuppone un livello significativo di

valutazione in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sull'ECL, ponderati in base alle probabilità.

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

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

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

- Stage 1: comprende tutte le attività finanziarie in esame al momento della loro prima rilevazione (Data di rilevazione iniziale) a prescindere da paramenti 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*, che normalmente coincide con il valore nominale, e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie

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

Benefici ai dipendenti

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.

La Società ha, inoltre, in essere un piano pensionistico a benefici definiti riferito alla Carta di Libera Circolazione (CLC) che garantisce ai dipendenti, anche se in pensione, ed ai loro familiari, il diritto di viaggiare gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione- sui treni gestiti da Trenitalia.

Pertanto, viene rilevato in bilancio, sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro. Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

Ricavi da contratti con i clienti

i. Rilevazione iniziale e valutazione successiva

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

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

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

Ricavi per servizi di trasporto

I ricavi per i servizi di trasporto su gomma sono regolati dalle Condizioni Generali di trasporto che si applicano sulle varie tipologie di servizio.

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

La tipologia di business prevede incassi anticipati, tuttavia la misura temporale di tale anticipo non configura l'esistenza di una componente finanziaria significativa.

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

ii. Corrispettivi variabili

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

iii. Presenza di una componente finanziaria significativa

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

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

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

Riconoscimento dei costi

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

Dividendi

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

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

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della Società e in conformità alle vigenti normative fiscali. La Società aderisce al Consolidato Fiscale Nazionale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ai fini IRES per il triennio 2020 – 2022. 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".

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

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 richiamino la nuova versione del *Conceptual Framework*, approvata a marzo 2018, e non più quella del 2010. L'emendamento è applicabile ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2020 o successivamente. Il documento è stato omologato in data 29 novembre 2019. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7

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

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

Amendments to IFRS 16 Leases Covid-19 Related Rent Concessions

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

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

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

In data 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili: IFRS 4 *Insurance Contacts*, IFRS 7 *Financial Instruments Disclosures*, IFRS 9 *Financial Instruments*, IFRS 16 *Leases,* IAS 39 *Financial Instruments: Recognition and Measurement*. Il documento è stato omologato dalla Commissione Europea con il Regolamento n. 25/2021 del 13 gennaio 2021. Le imprese applicano le modifiche al più tardi a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci il 1 gennaio 2021 o successivamente.

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

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

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

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

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

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

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

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

USO DI STIME E VALUTAZIONI

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

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

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

Riduzione di valore delle attività non finanziarie

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

Riduzione di valore delle attività finanziarie

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

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

Ammortamenti

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

Fondi rischi e oneri

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

Imposte

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

4 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 commerciali e dagli investimenti finanziari della Società.

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

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

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

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

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

valori in €/000

	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	34.123	33.854
Fondo svalutazione	(164)	(595)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	**33.959**	**33.259**
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	1.449	1.710
Fondo svalutazione	-	-
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati) al netto del fondo svalutazione	**1.449**	**1.710**
Altre attività correnti	322	51
Fondo svalutazione	(1)	(1)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	**321**	**50**
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE	**35.729**	**35.019**

La massima esposizione è nei confronti delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. classificata nella voce "Altri debitori".

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 Dicembre 2020 e al 31 Dicembre 2019, al netto del fondo svalutazione, raggruppate per scaduto ed esposte escludendo le disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

valori in €/000

	31.12.2020	31.12.2019
Pubblica Amministrazione	10	6
Clienti terzi	2.253	3.264
Società Del Gruppo	33.465	31.749
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE	**35.728**	**35.019**

	31.12.2020	31.12.2019
Pubblica Amministrazione	0,03%	0,02%
Clienti terzi	6,31%	9,32%
Istituti finanziari	0,00%	0,00%
Società Del Gruppo	93,67%	90,66%
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE	**100,00%**	**100,00%**

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività finanziarie e dei crediti commerciali al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019, raggruppate per scaduto ed esposte escludendo le disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

31.12.2020	Scaduti da			
	Non scaduti	**0-180**	**180-360**	**Totale**
Pubblica Amministrazione	-	10	-	10
Fondo Svalutazione	-	-	-	-
Pubblica Amministrazione al netto fondo svalutazione	**-**	**10**	**-**	**10**
Società del Gruppo	21.043	12.538	-	33.581
Fondo Svalutazione	-	(117)	-	(117)
Società Del Gruppo al netto fondo svalutazione	**21.043**	**12.421**	**-**	**33.464**
Clienti Terzi	2.178	124	-	2.302
Fondo Svalutazione	-	(48)	-	(48)
Clienti Terzi al netto fondo svalutazione	**2.178**	**76**	**-**	**2.254**
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE	**23.221**	**12.507**	**-**	**35.728**

31.12.2019	Scaduti da			
	Non scaduti	**0-180**	**180-360**	**Totale**
Pubblica Amministrazione	-	5		5
Fondo Svalutazione				
Pubblica Amministrazione al netto fondo svalutazione	**-**	**5**	**-**	**5**
Società del Gruppo	-	32.342		32.342
Fondo Svalutazione	-	(548)		(548)
Società Del Gruppo al netto fondo svalutazione	**-**	**31.794**	**-**	**31.794**
Clienti Terzi	-	3.220	47	3.267
Fondo Svalutazione	-		(47)	(47)
Clienti Terzi al netto fondo svalutazione	**-**	**3.220**	**-**	**3.220**
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE	**-**	**35.019**	**-**	**35.019**

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

valori in €/000

31.12.2020					
	FVTPL	**FVOCI**	**COSTO AMMORTIZZATO**		
		12-months expected credit losses	*12-months expected credit losses*	*Lifetime-not impaired*	*Lifetime-impared*
da AAA a BBB-					33.581
da BB a BB+					
da B a CCC				3.312	
da CC a C					
D					
Valori contabili lordi				**3.312**	**33.581**
F.do svalutazione				**(48)**	**(117)**
Valore netto				**3.264**	**33.464**

valori in €/000

31.12.2019					
	FVTPL	**FVOCI**	**COSTO AMMORTIZZATO**		
		12-months expected credit losses	*12-months expected credit losses*	*Lifetime-not impaired*	*Lifetime-impared*
da AAA a BBB-		1.710	35	-	30.551
da BB a BB+		-	-	-	-
da B a CCC		-	-	3.401	-
da CC a C		-	-	-	-
D		-	-	-	-
Valori contabili lordi	**-**	**1.710**	**35**	**3.401**	**30.551**

F.do svalutazione		**-**	**-**	**(48)**	**(548)**
Valore netto	**-**	**1.710**	**35**	**3.353**	**30.002**

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

valori in €/000

	12-months expected credit losses	*Lifetime- not impaired*	*Lifetime- impaired*	**TOTALE**
Saldo al 31 dicembre 2019		**47**	**548**	**596**
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		**-**	**250**	**250**
Rivalutazione/svalutazione netta del fondo svalutazione		**-**	**-**	**-**
Utilizzo fondo svalutazione		**-**	**(681)**	**(681)**
Saldo al 31 dicembre 2020		**47**	**117**	**164**

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 delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della struttura Finanza della Direzione Centrale Finanza, Controllo e Patrimonio della Capogruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace e efficiente gestione delle risorse finanziarie. La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività 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 esposte nella tabella seguente:

valori in €/000

31-dic-20	**Valore contabile**	**Flussi finanziari contrattuali**	**6 mesi o meno**	**6-12 mesi**	**1-2 anni**	**2-5 anni**	**Oltre 5 anni**
Passività finanziarie non derivate							
Finanziamenti da banche							
Debiti verso altri finanziatori							
Debiti finanziari verso società del Gruppo	7.943	7.943	1.382	1.404	4.736	421	-
Finanziamenti da soci	3.000	3.000	3.000				
Altro							

Debiti commerciali	24.806	24.806	15.033	9.773			
Passività finanziarie	-	-	-				
Totale	**35.748**	**35.748**	**19.415**	**11.177**	**4.736**	**421**	**-**

31-dic-19	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Finanziamenti da banche							
Debiti verso altri finanziatori							
Debiti finanziari verso società del Gruppo	10.645	10.645	1.344	1.361	5.649	2.291	-
Finanziamenti da soci							
Altro							
Debiti commerciali	19.360	19.360	19.360				
Passività finanziarie	6.000	6.000	6.000				
Totale	**36.005**	**36.005**	**26.704**	**1.361**	**5.649**	**2.291**	**-**

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

31-dic-20	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Finanziamenti da banche				
Debiti verso altri finanziatori				
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	7.943	2.786	5.157	-
Finanziamenti da soci	3.000	3.000	-	-
Altro	-	-	-	-
Debiti commerciali	24.806	24.806	-	-
Passività finanziarie	-	-	-	-
Totale	**35.748**	**30.592**	**5.157**	**-**

31-dic-19	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Finanziamenti da banche				
Debiti verso altri finanziatori				
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	10.645	2.705	7.940	-
Finanziamenti da soci				
Altro				
Debiti commerciali	19.360	19.360	-	-
Passività finanziarie	6.000	6.000	-	-
Totale	**36.005**	**28.065**	**7.940**	**-**

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, principalmente volta a beneficio della consociata Trenitalia S.p.A., non risulta esposta a particolari e rilevanti rischi di mercato.

La Società, in un'ottica di continuo miglioramento, gestisce con grande attenzione il processo di selezione dei fornitori al fine di accrescere gli standard qualitativi di servizio anche in considerazione che la rilevanza dell'attività affidata a terzi possa ritenersi un potenziale fattore di rischio di *business*.

Rischio di tasso di interesse

I finanziamenti a breve medio e lungo termine al 31 Dicembre 2020 scontano integralmente tassi di interesse variabili in forza delle condizioni contrattuali di *factor* e finanziamento per il rinnovo ed ampliamento del parco mezzi con la società consociata Fercredit S.p.A..

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

valori in €/000

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	10.943	10.943	5.786	4.736	421	
Tasso fisso	-	-	-	-	-	
Saldo 31 Dicembre 2020	**10.943**	**10.943**	**5.786**	**4.736**	**421**	
Tasso variabile	16.645	16.645	8.705	5.649	2.291	-
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
Saldo 31 Dicembre 2019	**16.645**	**16.645**	**8.705**	**5.649**	**2.291**	**-**

La Società non ricorre a strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi ovvero che forniscono protezione verso rialzi del tasso variabile oltre livelli massimi predefiniti.

Rischio di cambio

La Società è attiva esclusivamente nel mercato italiano, e pertanto non è esposta al rischio di 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.

5 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:

Attività e passività finanziarie per categoria

valori in €/000

31 dicembre 2020	ATTIVITA' FINANZIARIE	PASSIVITA' FINANZIARIE	di cui derivati di copertura
Crediti commerciali correnti	33.958	-	-
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.449	-	-
Disponibilità liquide	2	-	-
Altre attività correnti	462	-	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	-	5.157	-
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	-	5.786	-
Debiti commerciali correnti	-	24.806	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	-	-	-
Altre passività correnti	-	544	-
	35.789	**36.293**	**-**

31 dicembre 2019	ATTIVITA' FINANZIARIE	PASSIVITA' FINANZIARIE	di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	-	-	-
Altre attività non correnti	-	-	-
Contratti di costruzione	-	-	-
Crediti commerciali correnti	33.258	-	-
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.710	-	-
Disponibilità liquide	1	-	-
Altre attività correnti	138	-	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	-	7.940	-
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	-	-	-
Altre passività non correnti	-	120	-
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	-	2.705	-
Debiti commerciali correnti	-	19.360	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	-	6.000	-
Altre passività correnti	-	1.233	-
Debiti tributari		64	
	35.107	**37.422**	**-**

6 Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2020 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in €/000

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Beni in *Leasing*	Totale
Consistenza al 31.12.2019	**-**	**10.504**	**-**	**23**	**-**	**-**	**10.527**
Investimenti	-	-	-	-	-	-	**-**
Passaggi in esercizio	-	-	-	-	-	-	**-**
Ammortamenti	-	(2.099)	-	(3)	-	-	**(2.102)**
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-	**-**
Operazioni straordinarie	-	-	-	-	-	-	**-**
Alienazioni e dismissioni	-	-	-	-	-	-	**-**
Incrementi dei contributi di periodo	-	-	-	-	-	-	**-**
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-	**-**
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	-	-	-	-	-	-	**-**
Altre riclassifiche	-	-	-	-	-	-	**-**
Totale variazioni	**-**	**(2.099)**	**-**	**(3)**	**-**	**-**	**(2.102)**
Costo storico	-	16.791	-	27	-	-	16.818
Ammortamenti e perdite di valore	-	(8.386)	-	(8)	-	-	(8.394)
Contributi	-	-	-	-	-	-	-
Consistenza al 31.12.2020	**-**	**8.405**	**-**	**19**	**-**	**-**	**8.424**
Alienazioni e dismissioni							
Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni	-	-	-	-	-	-	-
Decrementi f.do ammortamento per dismissioni	-	-	-	-	-	-	-
Decrementi Contributi per altre dismissioni	-	-	-	-	-	-	-
Decrementi svalutazioni per dismissioni	-	-	-	-	-	-	-
Totale alienazioni e dismissioni	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**

Il valore delle immobilizzazioni materiali al 31 Dicembre 2020 registra un decremento netto di €/000 2.102. Tale variazione è dovuta esclusivamente agli ammortamenti di periodo.

7 Attività immateriali

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

valori in €/000

	Concessioni, licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	495	-	495
Ammortamenti e perdite di valore	(124)	-	(124)
Contributi	-	-	-

Consistenza al 01.01.2020	**371**	**-**	**371**
Investimenti			
Passaggi in esercizio	-	-	**-**
Ammortamenti	(165)	-	**(165)**
Perdite di valore	-	-	**-**
Operazioni straordinarie*	-	-	**-**
Alienazioni e dismissioni	-	-	**-**
Incrementi dei contributi di periodo	-	-	**-**
Altri movimenti	-	-	**-**
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	-	-	**-**
Altre riclassifiche	-	-	**-**
Totale variazioni	**(165)**	**-**	**(165)**
Costo storico	495	-	495
Ammortamenti e perdite di valore	(289)	-	(289)
Contributi	-	-	-
Consistenza al 31.12.2020	**206**	**-**	**206**

Le immobilizzazioni immateriali registrano un decremento di €/000 165 dovuto all'ammortamento di periodo.

8 Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

La Società al 31.12.2020 ha iscritto imposte anticipate sul valore attualizzato del TFR per un totale di Euro 19.659.

Inoltre, il principio Internazionale IFRS9 ha introdotto nuovi aspetti per la valutazione delle perdite sui crediti ed un nuovo modello di *hedge accounting*. Gli impatti fiscali legati al relativo fondo svalutazione crediti iscritti al 31 dicembre 2020 contabilizzano imposte anticipate per complessivi Euro 14.569.

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.

valori in €/000

	31.12.2019	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr. (Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2020
Valutazione strumenti finanziari	15				15
Altre partite - TFR	18		2		20
Attività per imposte anticipate	**33**		**2**		**35**

9 Partecipazioni

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

valori in €/000

	Valore netto 31.12.2020	Valore netto 31.12.2019	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
Altre imprese	**4**	**4**	**-**

valori in €/000

	Valore Netto 31.12.2019	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto 31.12.2020	Fondo Svalutazione Cumulato
		Acquis. / Sottoscriz.	Alienaz./ rimborsi	Svalutaz./ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti		
Altre imprese								
Elio S.C.a R.L.	**4**						**4**	

In data 1 Ottobre 2015 è stata costituita la Società consortile Elio S.c.a.r.l. la cui finalità è indirizzata all'organizzazione dello svolgimento dei servizi sostitutivi al trasporto ferroviario in Lombardia, gestito dal socio Trenord S.r.l. (34%) e svolto dai soci FNM Autoservizi S.p.A. (33%) e Busitalia Rail Service S.r.l. (33%).

10 Rimanenze

La Società non gestisce scorte di materiale a magazzino beneficiando del contratto di *Service* Manutentivo con la Controllante.

11 Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

valori in €/000

	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non Corr.	Correnti	Totale	Non Corr.	Correnti	Totale	Non Corr.	Correnti	Totale
Clienti ordinari	-	2.030	2.030		3.302	3.302	-	(1.272)	(1.272)
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti verso società del Gruppo	-	32.093	32.093		30.551	30.551	-	1.542	1.542
Altri crediti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	**-**	**34.123**	**34.123**	**-**	**33.853**	**33.853**	**-**	**270**	**270**
Fondo svalutazione	-	(164)	(164)	-	(595)	(595)	-	431	431
Totale netto fondo svalutazione	**-**	**33.959**	**33.959**	**-**	**33.258**	**33.258**	**-**	**701**	**701**

I crediti ordinari si riferiscono principalmente alle prestazioni rese al Consorzio Elio nello svolgimento dei servizi automobilistici in Lombardia, a margine le penali applicate ai sub fornitori per ritardi od inadempienze contrattuali. I crediti verso le società del Gruppo riguardano principalmente Trenitalia S.p.A. per l'attività svolta di servizio sostitutivo ferroviario. L'incremento dei relativi crediti è riferibile ai servizi resi a fine anno e non ancora fatturati. Sono in corso di definizione alcune partite riguardanti crediti commerciali con Trenitalia per servizi resi a tutto il 31 dicembre 2020; a fronte di eventuali contestazioni è stato prudenzialmente appostato un fondo che al 31 dicembre 2020 residua per €/000 117.

L'*impairment* IFRS 9 ha portato a mantenere un fondo di €/000 48 in relazione al saldo dei crediti commerciali al 31 dicembre 2020. La variazione dei crediti oggetto di valutazione interessa principalmente i rapporti infragruppo.

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

valori in €/000

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Nazionali	33.959	33.258	701
Paesi dell'area euro	-	-	-
Regno Unito	-	-	-
Altri paesi europei (UE non Euro)	-	-	-
Altri paesi europei non UE	-	-	-
Stati Uniti	-	-	-
Altri paesi	-	-	-
Totale	**33.959**	**33.258**	**701**

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

La Società al 31.12.2020 registra un saldo positivo di *cash pooling* con la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane Spa per €/000 1.449.

13 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La Società al 31.12.2020 detiene disponibilità liquide di cassa per soli Euro 2.015. È stato attivata nel mese di febbraio 2020 una linea di credito di tipo revolving con la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane Spa per la gestione del capitale circolante di 5 milioni di euro. E' stato estinto contestualmente il precedente contratto di *Cash Pooling* con la controllante Busitalia - Sita Nord Srl.

Si registra un avanzo di cassa da gestione caratteristica per circa €/000 9.632 in linea con il precedente esercizio e certamente legato agli ottimi risultati di periodo. Parte della liquidità generata è servita a rimborsare debiti finanziari con la Controllante Busitalia per un valore di €/000 6.000; si evidenzia inoltre il rimborso delle rate di finanziamento e la liquidazione del dividendo 2019 che hanno contribuito a registrare un disavanzo da gestione delle attività finanziarie di circa €/000 3.893.

14 Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

valori in €/000

	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	-	40	40	-	36	36	-	4	4
Crediti per IVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre Amministrazioni dello Stato	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debitori diversi e ratei/risconti	-	344	344	-	103	103	-	241	241
Totale	**-**	**384**	**384**	**-**	**139**	**139**	**-**	**245**	**245**
Fondo svalutazione	-	(1)	(1)	-	(1)	(1)	-	-	-
Totale netto fondo svalutazione	**-**	**383**	**383**	**-**	**138**	**138**	**-**	**245**	**245**

L'incremento dei crediti verso il Gruppo è rappresentato principalmente dall'eccedenza di acconti IRES versati a beneficio della consolidante Ferrovie dello Stato italiane S.p.A.

15 Crediti Tributari

Le eccedenze degli acconti IRAP versati sui redditi 2020 valgono 78.413 euro. I crediti di imposta a medio-lungo termine riconosciuti ai sensi dall'art 64 del Decreto Cura Italia (c.d. Bonus Sanificazioni) residuano per un valore di 28.297 euro.

16 Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2020 per le principali voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel Prospetto delle variazioni di patrimonio netto.

Capitale sociale

Il capitale sociale della società al 31 Dicembre 2020, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da n. 3.497.788 di quote da nominali 1 € cadauno, per un totale di Euro 3.497.788.

Riserva Legale

La riserva di Euro 785.038 si è incrementata a seguito di delibera dell'Assemblea tenutasi il 4 aprile 2020 in merito alla destinazione dell'utirle 2019 che ha riconosciuto inoltre al Socio Unico la liquidazione di un dividendo di Euro 4.190.307.

Riserve di valutazione

La Riserva per utili/perdite attuariali per benefici ai dipendenti al netto dei relativi effetti fiscali al 31 Dicembre 2020 è pari a Euro (36.621) e deriva dalla valutazione del TFR in azienda.

Risultato dell'esercizio

Al 31.12.2020 la Società ha conseguito un utile pari a € 3.673.397. Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio Netto.

valori in €/000

Origine	Importi al 31.12.2020 (a+b)	Quota indisp. (a)	Quota dispon. (b)	Quota distrib. (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti		
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci
Capitale Sociale	**3.498**	**3.498**	-	-	-	-	-
Riserve di capitale:							
Riserva da sovrapprezzo azioni	-	-	-	-	-	-	-
Riserve di utili:							
Riserva legale	785	564	-	-	-	-	-
Effetti fiscali utili (perdite) attuariali benefici al personale	17	17	-	-	-	-	-
Utili (perdite) attuariali per benefici al personale	(54)	(54)	-	-	-	-	-
Utili (perdite) portati a nuovo	(35)	(35)	-	-	-	-	-
Utile (perdita) dell'esercizio precedente	-	-	-	-	-	-	(10.752)
TOTALE	**4.211**	**4.211**	**-**	**-**	**-**	**-**	**(10.752)**

17 Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

La voce ammonta a €/000 10.943 distinta in quota non corrente (€/000 5.157) e corrente (€/000 5.786) ed è così dettagliata:

valori in €/000

Finanziamenti a medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Debiti finanziari verso società del Gruppo	5.157	7.940	(2.783)
Altro			-
Totale	**5.157**	**7.940**	**(2.783)**

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	5.786	2.705	3.081
Altro (breve termine)			-
Totale	**5.786**	**2.705**	**3.081**
Totale Finanziamenti	**10.943**	**10.645**	**298**

Le variazioni sono riconducibili interamente al rimborso delle rate di finanziamento autobus di periodo per €/000 2.702 ed all'apertura di una linea di credito con la controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per €/000 3.000.

18 TFR e altri benefici ai dipendenti

valori in €/000

	31.12.2020	31.12.2019
Valore attuale obbligazioni TFR	195	229
Valore attuale obbligazioni Altri benefici ai dipendenti	-	-
Totale valore attuale obbligazioni	**195**	**229**

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

Obbligazioni a benefici definiti: TFR e CLC

valori in €/000

	31.12.2020	31.12.2019
Obbligazioni a benefici definiti al 1° Gennaio	229	196
Service Costs	-	-
Interest cost (*)	1	2
Transfers in/(out)	-	25
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(8)	17
Anticipi/utilizzi e altre variazioni	(27)	(10)
Totale obbligazioni a benefici definiti	**195**	**229**

(*) 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	(0,02)%	0,37%

Tasso annuo incremento TFR	2,10%	2,40%
Tasso di inflazione	0,80%	1,20%
Tasso atteso di *turnover* dei dipendenti	5,0%	5,0%
Tasso atteso di anticipazioni	1,0%	1,0%

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

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

valori in €/000

	2020	**2019**
Tasso di inflazione + 0,25%	198	226
Tasso di inflazione - 0,25%	192	220
Tasso di attualizzazione +0,25%	191	219
Tasso di attualizzazione -0,25%	199	229
Tasso di *turnover* +1%	193	221
Tasso di *turnover* -1%	197	226

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

	2020
Service Cost	-
Duration del piano	9,3

valori in €/000

Anni Erogazioni previste	
1	24
2	10
3	9
4	9
5	9

19 Fondi rischi ed oneri

La Società ha ritenuto opportuno stanziare un fondo di €/000 150 con un ulteriore incremento di €/000 30 dedicato ad un possibile contenzioso con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il merito del contendere interessa l'esclusione o meno degli autoservizi resi dalla Società, in quanto si ravvede una possibile doppia assoggettazione a contribuzione per il medesimo servizio anche se svolto da un diverso operatore (Trenitalia).

Attualmente il processo di riscontro continua ad attraversare una fase interlocutoria in cui la Società si è resa disponibile a fornire chiarimenti in merito.

Si è altresì provveduto a stanziare i costi stimati, pari a €/000 46, per le annualità 2018, 2019 e 2020 relativi alla contrattazione nazionale per gli autoferrotranvieri, il cui iter di rinnovo tarda ad essere formalizzato.

20 Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

valori in €/000

	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non Corr.	Correnti	Totale	Non Corr.	Correnti	Totale	Non Corr.	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	-	19.296	19.296	-	15.268	15.268	-	4.028	**4.028**
Acconti commerciali	-	1	1	-	1	1	-	1	**1**
Debiti commerciali v/ società del Gruppo	-	5.509	5.509	-	4.091	4.091	-	1.418	**1.418**
Totale	**-**	**24.806**	**24.806**	**-**	**19.360**	**19.360**	**-**	**5.447**	**5.447**

I debiti verso fornitori si riferiscono principalmente ai noleggi effettuati da terzi vettori nello svolgimento dei servizi sostitutivi ferroviari nelle regioni dove la Società non è presente con le proprie strutture. Si registra negli ultimi mesi un rallentamento dei pagamenti.

I debiti verso il Gruppo si riferiscono massimamente alla Controllante Busitalia per i servizi sostitutivi resi, al contratto di Service annuale ed ai riaddebiti di spese a vario titolo.

21 Debiti per imposte sul reddito

Gli acconti versati nel corso dell'anno hanno coperto i debiti relativi alle imposte d'esercizio stanziate.

Si ricorda al riguardo che la Società ha aderito alla procedura di Consolidato fiscale nazionale di Gruppo ai fini IRES per il triennio 2020 - 2022.

22 Passività finanziare non correnti e correnti (inclusi i derivati)

La Società al 31.12.2019 registrava altre passività di natura finanziaria riguardanti i rapporti di *cash pooling* con la controllante Busitalia. I flussi di cassa generati nel periodo hanno permesso di rimborsare l'intero debito iscritto verso la controllante Busitalia S.r.l.

valori in €/000

	Valore contabile								
	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre passività finanziarie	-	-	-	-	6.000	6.000	-	(6.000)	(6.000)
Totale	**-**	**-**	**-**	**-**	**6.000**	**6.000**		**(6.000)**	**(6.000)**

23 Altre passività non correnti e correnti

Le voci di debito sono così dettagliate:

valori in €/000

	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non Corr.	Correnti	Totale	Non Corr.	Correnti	Totale	Non Corr.	Correnti	Totale
Debiti vs Istituti di Previdenza e Sic. Sociale	-	85	85	-	82	82	-	3	3
Debiti verso L'Erario	-	11	11	-	20	20	-	(9)	(9)
Altri debiti verso società del Gruppo	-	346	346	-	764	764	-	(418)	(418)
Debiti per consolidato fiscale		-	-		269	269	-	(269)	(269)
Altri debiti	-	102	102	-	98	98	-	4	4
Totale	**-**	**544**	**544**	**-**	**1.233**	**1.233**	**-**	**(689)**	**(689)**

Gli altri debiti verso il Gruppo riguardano esclusivamente incassi da retrocedere ed altre partite di giro a beneficio di Busitalia. Il debito per consolidato fiscale è pari a zero in quanto completamente coperto dagli acconti versati in corso d'anno; si veda la voce Crediti Tributari.

Di seguito si fornisce il dettaglio degli Altri Debiti:

Valore in €/000

	31.12.2020	31.12.2019
Personale	74	74
Assicurativo	27	19
Altre	1	5
Totale	**102**	**98**

24 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.

valori in €/000

	2020	2019	Variazione
Ricavi da Servizi di Trasporto	**52.828**	**58.024**	**5.196**
Prodotti del traffico viaggiatori	52.828	58.024	5.196
Totale	**52.828**	**58.024**	**5.196**

L'attività principale della Società riguarda lo svolgimento dei servizi sostitutivi ferroviari di natura sia programmata che occasionale a beneficio della società Trenitalia S.p.A. su gran parte del territorio nazionale e del Consorzio Elio nella sola Lombardia. Marginalmente vengono effettuati servizi di noleggio.

La contrazione del fatturato è riconducibile evidentemente agli effetti della diffusone pandemica che ha portato a diversi blocchi della mobilità, decretati da più DPCM nel corso dell'anno.

valori in €/000

	Attività trasporto						Totale					
	2020			2019			2020			2019		
	SBU1	SBU 2	SBU 3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU 2	SBU 3
Mercato geografico												
Nazionale	52.828			58.007			52.828			58.007		
Europeo												
Extra UE												
Totale ricavi da contratti con i clienti	**52.828**			**58.007**			**52.828**			**58.007**		
Linee di prodotti/Tipologia di clientela												
Ricavi da traffico/mercato	52.828			58.007			52.828			58.007		
Ricavi da contratti di servizio												
Totale ricavi da contratti con i clienti	**52.828**			**58.007**			**52.828**			**58.007**		
Tempistica per la rilevazione dei ricavi												
Servizi trasferiti in un determinato momento												
Servizi trasferiti nel corso del tempo	52.828			58.007			52.828			58.007		
Totale ricavi da contratti con i clienti	**52.828**			**58.007**			**52.828**			**58.007**		
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	-			17			-			17		
TOTALE RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	**52.828**			**58.024**			**52.828**			**58.024**		

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"	11.009	13.680
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti"	-	-
Attività da contratto	22.950	19.578
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 ai servizi automobilistici. Tali attività sono riclassificate tra i crediti quando il diritto diviene incondizionato. Non si rilevano passività derivanti da contratti con i clienti.

25 Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

valori in €/000

	2020	2019	Variazione
Altre prestazioni e proventi diversi	299	394	(95)
Totale Altri Proventi	**299**	**394**	**(95)**

Gli altri ricavi accolgono i servizi di noleggio a freddo a beneficio di società terze oltre che i rimborsi e le penalità comminate ai fornitori di servizi di noleggio con conducente. Certamente anche questo capitolo di ricavo sconta gli effetti negativi della pandemia.

26 Costo del personale

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

valori in €/000

	2020	2019	Variazione
Personale a ruolo	**1.856**	**1.944**	**(88)**
· Salari e stipendi	1.358	1.443	(85)
· Oneri sociali	398	406	(8)
· Altri costi del personale a ruolo	7	2	5
· Trattamento di fine rapporto	93	93	-
· Rival. Indennità di buona uscita			-
· *Service Costs* TFR/CLC			-
· *Service Costs* Altri benefici definiti ai dipendenti			-
· Rimborsi per distacco personale			-
· Personale a ruolo accantonamenti e rilasci			-
Personale Autonomo e Collaborazioni	**-**	**-**	**-**
· Salari e stipendi			-
· Oneri sociali			-
· Altri costi del personale autonomo e collaborazioni			-
· Personale autonomo e collab. accantonamenti e rilasci			-
Altri costi	**570**	**520**	**50**
· Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	492	486	6
· Altri costi collegati al personale	32	34	(2)
· Altri costi del personale accantonamenti e rilasci	46		46
Totale	**2.426**	**2.464**	**(38)**

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

	2020	2019	Variazione
Personale			
Dirigenti	-	-	-
Quadri	-	-	-
Altro personale	47	48	(1)
Totale	**47**	**48**	**(1)**

27 Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

valori in €/000

	2020	2019	Variazione
Materiali e materie di consumo	53	47	6
Energia elettrica e combustibili per la trazione	824	885	(61)
Totale Materie Prime, Sussidiarie, di consumo e merci	**877**	**932**	**(55)**

La voce sopra si riferisce principalmente ai costi sostenuti per il carburante per trazione e all'acquisto di ricambi. L'aumento del prezzo del diesel trova riscontro nei maggiori costi come anche le maggiori percorrenze.

28 Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

valori in €/000

	2020	2019	Variazione
Prestazioni per il trasporto	**38.774**	**43.186**	**(4.412)**
Pedaggio			-
Servizi di manovra			-
Altre prestazioni collegate al Trasporto	38.774	43.186	(4.412)
Prestazioni per il trasporto accantonamenti e rilasci			-
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	**1.103**	**799**	**304**
Servizi e lavori appaltati per c/terzi	-	-	-
Servizi pulizia ed altri servizi Appaltati	241	47	194
Manutenzioni e riparazioni beni immobili e mobili	862	752	110
Servizi immobiliari e utenze	**6**	**6**	**-**
Servizi amministrativi ed informatici	**446**	**91**	**355**
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	**-**	**8**	**(8)**
Diversi	**1.854**	**1.892**	**(38)**
Prestazioni professionali	114	71	43

Assicurazioni	236	331	(95)
Compensi amministratori e sindaci	15	15	-
Altro	1.489	1.475	14
Totale Costi per Servizi	**42.183**	**45.982**	**(3.799)**

Il costo dei noleggi da terzi evidentemente risente del calo della domanda dei servizi sostitutivi ferroviari a beneficio della consociata Trenitalia S.p.A. nelle regioni dove la Società non è presente con le proprie strutture. Si segnalano inoltre l'incremento dei costi per sanificazioni e messa a norma nonché il ribaltamento dei costi per servizi informatici sostenuti dal Gruppo per conto della Società.

29 Costi per godimento beni di terzi

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

valori in €/000

	2020	**2019**	**Variazione**
Canoni di locazione, oneri condominiali	122	78	44
Noleggi veicoli di servizio	17	12	5
Noleggio materiale informatico	-	1	(1)
Totale Costi per godimento beni di terzi	**139**	**91**	**48**

Le locazioni subiscono un incremento a seguito della messa disposizione di nuovi spazi di stazionamento presso i plessi delle società RFI e Ferrovie del Sud-Est, consociate del Gruppo FS.

30 Altri costi operativi

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

valori in €/000

	2020	**2019**	**Variazione**
Altri costi	212	282	(70)
Minusvalenze da alienazione immobilizzazioni	-	-	-
Oneri di gestione Pool da aziende di trasporto	-	-	-
Altri costi operativi accantonamenti e rilasci	-	120	(120)
Totale	**212**	**402**	**(190)**

Gli altri costi operativi comprendono principalmente €/000 123 per penali contrattuali comminate da Trenitalia S.p.A. per disservizi e ritardi in parte poi rifatturati ai vettori terzi subaffidatari, ed €/000 40 per tasse di possesso automezzi. La variazione rispetto al 2019 è riconducibile principalmente all'accantonamento a fondo rischi dei potenziali effetti legati ad un possibile contenzioso con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti come già precedentemente menzionato.

31 Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

valori in €/000

	2020	2019	Variazione
Ammortamento attività immateriali e materiali	**2.268**	**2.223**	**45**
Ammortamento attività materiali	2.268	2.223	- 45
Totale	**2.268**	**2.223**	**45**

Gli ammortamenti riguardano essenzialmente il parco rotabile. L'incremento si riferisce agli ammortamenti contabilizzati sui nuovi mezzi acquistati negli anni precedenti.

32 Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

valori in €/000

	2020	2019	Variazione
Rettifiche e riprese di valore su crediti	250	243	7
Totale Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	**250**	**243**	**7**

Continua il processo di definizione di alcune partite riguardanti crediti commerciali con Trenitalia per servizi resi in riferimento ad annualità antecedenti ed a tutto il 31 dicembre 2020; a fronte di eventuali contestazioni è stato prudenzialmente appostato un fondo che al 31 dicembre 2020, al netto anche degli utilizzi, è pari a €/000 117.

33 Accantonamenti

In attesa della definizione del contendere con l'Autorità di Regolatore dei Trasporti in merito all'assoggettamento della Società al contributo di funzionamento, si è ritenuto opportuno accantonare ulteriori 30 mila euro in relazione all'annualità 2020.

34 Proventi finanziari

Al 31.12.2020 la Società registra interessi attivi da gestione *cash pooling* per Euro 473.

35 Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in €/000

	2020	2019	Variazione
Oneri finanziari su debiti	279	357	(78)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	1	2	(1)
Totale Oneri Finanziari	**280**	**359**	**(79)**

Gli oneri finanziari sui debiti al 31.12.2020 si dettagliano in €/000 277 per interessi passivi sui finanziamenti accesi con Fercredit S.p.A. ed altri costi bancari per circa €/000 2.

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

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

valori in €/000

	2020	2019	Variazione
IRAP	240	320	(80)
IRES	664	1.007	(343)
Imposte differite e anticipate			-
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(115)	(16)	(99)
Totale imposte sul reddito	**789**	**1.311**	**(517)**

La Società aderisce al Consolidato Fiscale Nazionale di Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ai fini IRES per il triennio 2020 – 2022.

Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

valori in €/000

	2020		2019	
	€/000	%	€/000	%
Utile del periodo	3.673		4.411	
Totale imposta sul reddito	789		1.311	
Utile ante imposte	4.462		5.722	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)	1.071	24,00%	1.373	24,00%
Minori imposte:				
Restituzione accise	-		-	
Altre variazioni in diminuzione	464		(460)	
Perdite esercizi precedenti			-	
Maggiori imposte:				
Svalutazioni dell'esercizio	60		58	
Accantonamenti a fondi	7		29	
Altre variazioni in aumento	2		7	
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	664	14,88%	1.007	17,60%
IRAP	240	5,38%	320	6,02%
Differenza su stima imposte anni precedenti	(115)		(16)	
Totale fiscalità differita	-		-	
Altro	-			
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	**789**		**1.311**	

37 Compenso alla Società di Revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società KPMG S.p.A. per servizi di revisione legale per l'anno 2020 è pari a Euro 47.801.

38 Compensi Amministratori e Sindaci

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

valori in €/000

	2020	2019
Amministratore Unico	-	-
Sindaco Unico	11	11
Totale	**11**	**11**

Ai suddetti compensi si deve aggiungere quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza pari a 4.000 euro per il 2020 e per il 2019.

39 Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

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

I dati essenziali della controllante diretta al 31 dicembre 2019 sono disponibili sul sito della Società http://www.fsitaliane.it/ e presso la sede sociale di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. in Roma.

valori in €/000

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

CONTO ECONOMICO	2019	2018
Ricavi operativi	187.256	180.129
Costi operativi	(263.695)	(237.018)
Ammortamenti	(24.516)	(24.153)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(1.417)	(15.770)
Accantonamenti		
Proventi e (oneri) finanziari	175.839	30.810
Imposte sul reddito	153.204	128.700
Risultato netto di esercizio	**226.673**	**62.698**

40 Parti correlate

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

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

La Società non presenta alla data di bilancio alcuna operazione con dirigenti con responsabilità strategiche ed entità su cui esercita il controllo o un'influenza notevole.

Altre operazioni con parti correlate

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

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Imprese collegate		
Controllanti		
FS ITALIANE	Commerciali e diversi: Autoservizi Finanziari: Conti correnti intersocietari	Finanziari: Linee di Credito
BUSITALIA SITA NORD	Commerciali e diversi: Autoservizi Finanziari: Conti correnti intersocietari	Commerciali e diversi: Servizi amm.vi e comm.li Prestazione di personale Autoservizi
Altre imprese consociate		
RFI	Commerciali e diversi: Autoservizi	Commerciali e diversi: Locazioni di aree Prestazioni sanitarie
METROPARK		Commerciali e diversi: Stazionamento
ITALFERR	Commerciali e diversi: Autoservizi	
MERCITALIA LOGISTICS		Commerciali e diversi: Locazioni di aree

FERSERVIZI	Commerciali e diversi: Autoservizi	Commerciali e diversi: Amm.ne del Personale
CENTO STAZIONI		Commerciali e diversi: Locazioni di aree
TRENITALIA	Commerciali e diversi: Autoservizi	Commerciali e diversi: Locazioni di aree
BUSITALIA CAMPANIA	Commerciali e diversi: Vendita automezzi	Commerciali e diversi: Autoservizi
FSE TRASPORTO GOMMA	Commerciali e diversi: Noleggio a freddo	
FS SISTEMI URBANI		Commerciali e diversi: Locazioni di aree
Altre parti correlate		
Consorzio Elio Scarl	Commerciali e diversi: Autoservizi	
Gruppo Leonardo		Commerciali e diversi: Servizi informatici
Gruppo Eni		Commerciali e diversi: Carburanti
Gruppo Enel		Commerciali e diversi: Utenze
Altri fondi previdenziali		Commerciali e diversi: Fondi previdenziali

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

Denominazione	**31.12.2020**				**2020**	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate						
Imprese collegate						
Controllanti						
FSI	30	6			8	9
BUSITALIA SITA NORD	240	5.542			3.735	184
Altre imprese consociate						
FERSERVIZI	12	4			14	4
RFI	5	9			31	4
METROPARK	-	3			10	

ITALFERR	116				-	143
MERCITALIA LOGISTICS	-	7			25	-
GRANDI STAZIONI	1	-			-	1
BUSITALIA VENETO	55	-			-	-
ATAF GESTIONI	64	5			99	-
TRENITALIA	31.477	197			441	44.950
BUSITALIA CAMPANIA	-	-			2	-
FSE Infrastruttura	-	6			116	-
Fondazione FS italiane	11					19
FS SISTEMI URBANI S.r.l.	1					3
Mercitalia Rail	8					6
SAVIT		47			105	
Collegate di controllate						
Altre parti correlate						
Consorzio Elio	1.645	1				3.852
Gruppo Leonardo	-	4			157	-
Gruppo Cassa Depositi e Presti	-	-			-	-
Gruppo Eni	-	158			942	-
Gruppo ENEL	-				1	-
Altri fondi previdenziali	-	1			-	-
TOTALE	**33.665**	**5.990**	**-**	**-**	**5.686**	**49.175**

Rapporti finanziari:

valori in €/000

Denominazione	31.12.2020				2020	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate						
Imprese collegate						
Controllanti						
BUSITALIA SITA NORD	-	-			-	-
FSI	1.449	3.000			-	-
Altre imprese consociate						
FERCREDIT	-	7.943			277	-
Collegate di controllate						
Altre parti correlate						
TOTALE	**1.449**	**10.943**	**-**	**-**	**277**	**-**

41 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.

42 Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio

Il bilancio della società, chiuso al 31 Dicembre 2020, evidenzia un utile netto di 3.673.397 euro.

Si propone di destinare il risultato a riserva legale Euro 183.670 ed alla distribuzione in favore del Socio unico Busitalia Sita Nord S.r.l. di Euro 3.489.727.

Roma, 1 marzo 2021

L'Amministratore Unico

BUSITALIA RAIL SERVICE S.R.L.

Sede legale in Roma, piazza della Croce Rossa, 1

Società con Socio Unico

Soggetta all'attività di direzione e coordinamento di

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Capitale Sociale sottoscritto € 3.497.788,00 interamente versato

Iscritta nel Registro delle Imprese di Roma – R.E.A. RM/1399756

C.F. 12781401000

* * * * * * * * * * * * * * *

BILANCIO D'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2020

* * * * * * * * * * * * * * *

Relazione del Sindaco Unico all'Assemblea dei Soci di Busitalia Rail Service S.r.l. ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del codice civile

* * * * * * * * * * *

Signori Soci,

il Sindaco Unico di Busitalia Rail Service S.r.l., ai sensi dell'art. 2429, 2 comma c.c., è chiamato a riferire all'Assemblea sui risultati dell'esercizio sociale e sull'attività svolta nell'adempimento dei propri doveri, nonché a fare osservazioni e proposte in ordine al bilancio ed alla sua approvazione.

Il Sindaco Unico di Busitalia Rail Service S.r.l. non è incaricato della revisione legale dei conti che è esercitata dalla società di revisione Kpmg S.p.A..

I) Sintesi e risultati dell'attività di vigilanza svolta

La Busitalia Rail Service S.r.l. è una Società con Socio Unico Busitalia Sita Nord S.r.l., soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31.12.2020 il Sindaco Unico ha svolto la propria attività in conformità alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del Collegio sindacale raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, da ultimo aggiornate, rispetto a quelle del 2015, con provvedimento del CNDCEC del 18 dicembre 2020, in vigore dal 1° gennaio 2021.

Sull'attività svolta nell'espletamento dei propri doveri e nell'ambito dei profili di valutazione, il Sindaco Unico riferisce quanto segue, senza segnalare omissioni o fatti censurabili.

a. Nel corso del 2020 ho effettuato 7 interventi di vigilanza ai sensi dell'art. 2404 del Codice civile, ho partecipato all'unica Assemblea dei Soci tenutasi nell'esercizio e ho avuto regolare informazione da parte dell'Amministratore Unico di tutte le deliberazioni assunte

b. Ho sistematicamente acquisito informazioni sull'andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo per rischio e impatto economico-finanziario, mediante raccolta diretta di dati e notizie, mediante audizione del *management* aziendale e delle strutture in *service*, ed attraverso le periodiche informative rese dall'Amministratore Unico.

c. Ho seguito le operazioni di maggiore importanza che la Società ha effettuato con terzi e non ho riscontrato operazioni atipiche e/o inusuali rispetto alla missione sociale, né sono venuto a conoscenza di operazioni manifestamente imprudenti o azzardate, in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale. Nel corso dell'esercizio 2020 la Società ha intrattenuto rapporti con le Società del Gruppo Ferrovie dello Stato

Italiane S.p.a. L'Amministratore Unico nella Relazione sulla Gestione ha attestato che tutti i rapporti con le Società del Gruppo sono avvenuti a condizioni di mercato.

d. Ho vigilato, per quanto di nostra competenza, sui processi decisionali dell'Organo Amministrativo constatando l'assunzione formale di delibere tutte regolarmente trascritte nel libro sociale dell'Organo Amministrativo. Secondo la mia conoscenza, le delibere assunte dall'Organo Amministrativo sono risultate conformi alla legge e allo statuto e rispettose dei principi di corretta amministrazione.

e. Ho vigilato per quanto di mia competenza sull'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile affidato in outsourcing al Socio Unico Busitalia Sita Nord S.r.l., nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'esame dei documenti aziendali e l'ottenimento di informazioni dai Responsabili delle funzioni, dalla Società di Revisione, e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

f. Riscontro che la Società partecipa al consolidato fiscale di gruppo per il triennio 2020- 2022, ai sensi degli articoli 117 e seguenti del T.U.I.R. .

g. Ho preso atto che l'Organismo di Vigilanza ex D.lgs. 231/2001 ha effettuato azioni volte al monitoraggio del Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001.

h. Nel corso del 2020 ho effettuato scambi di informazioni con la Società di Revisione KPMG S.p.A., la quale nel corso degli incontri ha evidenziato di aver svolto le attività di revisione legale dei conti effettuando, tra l'altro, i controlli relativi alla regolare tenuta della contabilità sociale e provvedendo all'accertamento della corrispondenza del bilancio con le risultanze dei libri e delle scritture contabili. Dallo scambio di informazioni non sono emersi dati o fatti rilevanti da segnalare nella presente Relazione.

II) Bilancio e Relazione sulla gestione

Il Sindaco Unico ha esaminato il progetto di "Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020" e la Relazione sulla gestione, trasmessi dall'Amministratore Unico il 1 marzo 2021.

Per quanto, in particolare, riguarda l'attività di vigilanza sul bilancio di esercizio, la cui revisione legale è stata attribuita alla società di revisione KPMG S.p.A, attesto che:

- non essendo a me demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, ho vigilato sul rispetto delle norme di legge inerenti la formazione, l'impostazione del bilancio e della relazione sulla gestione;
- la Società ha redatto il bilancio di esercizio secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS e si è avvalsa della facoltà prevista dal D.Lgs. 38/2005 che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dal Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare ai sensi degli articolo 3 e 4 del suddetto decreto legislativo, la Società ha applicato gli EU-IFRS per la redazione del presente bilancio di esercizio;
- il bilancio risponde ai fatti ed informazioni di cui il Sindaco Unico è venuto a conoscenza nell'ambito dell'esercizio dei suoi doveri di vigilanza e dei suoi poteri di controllo ed ispezione;
- per quanto a mia conoscenza, l'Organo Amministrativo non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423 comma quattro del codice civile;
- nel bilancio al 31 dicembre 2020 vengono riportati i dati significativi del bilancio al 31 dicembre 2020 della Controllante diretta Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ai sensi dell'art. 2497 bis del codice civile.;
- nel bilancio al 31 dicembre 2020 sono descritti i principali rapporti intrattenuti nell'esercizio con parti correlate ed indicati i valori economici e patrimoniali delle relative transazioni;
- la Relazione sulla Gestione redatta ai sensi dell'art. 2428 del codice civile, in linea con le citate disposizioni del Decreto Legislativo 139/2015 è coerente con i dati e le risultanze del bilancio e descrive le operazioni e gli eventi che hanno segnato l'esercizio 2020; in conformità con il nuovo principio di revisione 720 B la società di revisione attesta la conformità

della relazione sulla gestione alle norme di legge e rilascia una dichiarazione su eventuali errori significativi. Pertanto il Collegio rinvia a quanto riportato dal Revisore nella sua relazione.

III) Parere in ordine all'approvazione del Bilancio

Il Sindaco Unico in primo luogo non ha osservazioni in merito alla tempestività e alla correttezza della formazione dei documenti che compongono il "Bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2020", sopra indicati, nonché in merito al procedimento con cui sono stati presentati all'Assemblea.

Il Sindaco Unico ha preso altresì atto delle risultanze dell'attività svolta dalla KPMG S.p.A. - soggetto incaricato della revisione legale dei conti - contenute nella relazione da questo emessa ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 sul "Bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2020".

In particolare, la Società di revisione KPMG S.p.A., in data 12 marzo 2021, ha reso la propria Relazione sul Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020 e, nell'ambito di tale Relazione, non ha espresso rilievi o riserve ed ha attestato:

- che il Bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Reporting Standards adottati dall'Unione Europea;
- che la Relazione sulla gestione è coerente con il Bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2020 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne menzione nella presente relazione, né sono state presentate denunce ex art. 2408 del codice civile.

In ragione di tutto quanto precede si esprime all'Assemblea parere

favorevole all'approvazione del "Bilancio chiuso al 31 dicembre 2020" costituito da Stato Patrimoniale, Conto Economico, Rendiconto Finanziario e Nota integrativa.

Il Bilancio è corredato dalla Relazione sulla Gestione degli Amministratori nonché dalle Relazioni del Sindaco Unico e della Società di revisione legale dei conti.

Roma, 12 marzo 2021

IL SINDACO UNICO

Dott. Pier Giorgio Cempella

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

Al Socio Unico della
Busitalia Rail Service S.r.l.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Busitalia Rail Service S.r.l. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2020, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni 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 Rail Service S.r.l. 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 Rail Service S.r.l. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Direzione e coordinamento

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

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Limited, società di diritto inglese.

Ancona Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.500,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA

coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Busitalia Rail Service S.r.l. non si estende a tali dati.

Responsabilità dell'Amministratore Unico e del Sindaco Unico della Busitalia Rail Service S.r.l. per il bilancio d'esercizio

L'Amministratore Unico è responsabile 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 dallo stesso ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

L'Amministratore Unico è responsabile 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. L'Amministratore Unico utilizza il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbia valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

Il Sindaco Unico 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 dall'Amministratore Unico, inclusa la relativa informativa;

— siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte dell'Amministratore Unico 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

L'Amministratore Unico della Busitalia Rail Service S.r.l. è responsabile per la predisposizione della relazione sulla gestione della Busitalia Rail Service S.r.l. 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 Rail Service S.r.l. 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 Rail Service S.r.l. al 31 dicembre 2020 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

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

Firenze, 12 marzo 2021

KPMG S.p.A.



Riccardo Cecchi
Socio

fsbusitaliarailservice.it