



RELAZIONE FINANZIARIA  
ANNUALE 2022

**PROSSIMA FERMATA:  
FUTURO**

**Busitalia-Sita Nord S.r.l.**  
**RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE**  
**AL 31 DICEMBRE 2022**

**Busitalia-Sita Nord S.r.l.**

Società con socio unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

soggetta alla direzione e coordinamento di Trenitalia SpA

Capitale Sociale: euro 73.000.000 interamente versato

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

Codice Fiscale e Partita IVA: 06473721006

R.E.A.: RM - 969510

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

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

## **MISSIONE DELLA SOCIETÀ**

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

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

Il *core business* della Società è rappresentato dalle attività di trasporto pubblico locale (di seguito anche TPL), con specifico riferimento al settore urbano ed extraurbano, con lo svolgimento dell’attività di trasporto pubblico di persone con diverse modalità, e lo svolgimento di servizi complementari accessori o connessi alla mobilità pubblica e privata, compresa la gestione e la manutenzione di infrastrutture ferroviarie.

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

**ORGANI SOCIALI**

**Consiglio di Amministrazione**

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

**Collegio sindacale**

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

**DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI**

Sabrina Lai

**SOCIETÀ DI REVISIONE**

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

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

**Consiglio di Amministrazione:** Presidente: Paolo Colombo (con deleghe gestorie dal 12 aprile 2021 al 09 dicembre 2021); Amministratore Delegato: Stefano Rossi (in carica fino al 12 aprile 2021); Consiglieri: Francesca Serra, Paolo Attanasio, Carolina Lussana.  
**Collegio Sindacale:** Presidente: Gerardo Longobardi; Sindaci Effettivi: Silvana Amadori, Mauro Marchionni; Sindaci Supplenti: Barbara Molle, Luca Provaroni.

**INDICE**

<b>Relazione sulla Gestione</b>	<b>7</b>
Legenda e glossario	8
Principali risultati raggiunti nel corso dell'esercizio	10
Principali eventi dell'esercizio	11
Risorse umane	14
Ambiente	17
Clienti	18
Quadro macroeconomico	20
Andamento dei mercati di riferimento	23
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria	28
Fattori di rischio	37
Investimenti	40
Attività di ricerca e sviluppo	40
Andamento economico delle società controllate	41
Azioni proprie	42
Rapporti con parti correlate	42
Altre informazioni	43
Evoluzione prevedibile della gestione	46
<b>Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022</b>	<b>47</b>
<b>Prospetti contabili</b>	<b>48</b>
Conto economico	49
Conto economico complessivo	50
Situazione patrimoniale – finanziaria	51
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	52
Rendiconto finanziario	53
Note al bilancio	54
1. Premessa	54
2. Criteri di redazione del bilancio	54
3. Principali principi contabili applicati	56
4. Ricavi delle vendite e delle prestazioni	75
5. Altri proventi	78
6. Costo del personale	79
7. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	80
8. Costi per servizi	81
9. Altri costi operativi	82
10. Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	83
11. Proventi finanziari	83
<b>Relazione finanziaria annuale 2022</b>	<b>5</b>

12.	Oneri finanziari	84
13.	Imposte sul reddito	85
14.	Risultato delle attività operative cessate al netto degli effetti fiscali	86
15.	Immobili, impianti e macchinari	86
16.	Diritto di utilizzo beni in leasing	88
17.	Investimenti immobiliari	90
18.	Attività immateriali	90
19.	Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite	92
20.	Partecipazioni	93
21.	Attività finanziarie non correnti e correnti	97
22.	Altre attività non correnti e correnti	97
23.	Rimanenze	100
24.	Crediti commerciali	100
25.	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	102
26.	Crediti tributari	102
27.	Patrimonio netto	102
28.	Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine	104
29.	Benefici a dipendenti	105
30.	Fondi per rischi ed oneri	107
31.	Passività finanziarie non correnti e correnti	107
32.	Altre passività non correnti e correnti	108
33.	Debiti commerciali non correnti e correnti	109
34.	Debiti per imposte sul reddito	109
35.	Gestione dei rischi finanziari	110
36.	Passività ed attività potenziali	116
37.	Compenso alla Società di revisione	118
38.	Compensi ad Amministratori e Sindaci	118
39.	Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	118
40.	Parti correlate	119
41.	Garanzie e impegni	122
42.	Informazioni sulle erogazioni pubbliche	123
43.	Fatti intervenuti dopo la data di riferimento di bilancio	124
44.	Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio	124

## **Relazione sulla Gestione**

## LEGENDA E GLOSSARIO

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

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

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

#### TERMINI DI USO RICORRENTE

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

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

**PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO**

		2022	2021
<b>ROE</b>	RN/MP*	<b>10,24%</b>	<b>(11,51)%</b>
<b>ROI</b>	EBIT/CI*	<b>(1,81)%</b>	<b>3,52%</b>
<b>ROS (EBIT MARGIN)</b>	EBIT/RIC	<b>(2,01)%</b>	<b>4,06%</b>
<b>EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)</b>	EBITDA/RIC	<b>4,20%</b>	<b>12,81%</b>
<b>ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)</b>	RIC/CI*	<b>0,90</b>	<b>0,87</b>
<b>GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO</b>	PFN/MP	<b>0,72</b>	<b>0,86</b>

**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

### Piano industriale 2022-2031

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

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

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

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

### Nuova governance di Polo

il nuovo assetto organizzativo del Gruppo, a valle dell'approvazione del Piano Industriale 2022-2031, vede, con effetto dal 1° giugno 2022, la costituzione di quattro Poli che comprendono aree di business omogenee, e precisamente:

- il 'Polo Infrastrutture' (composto da: RFI S.p.A., come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate; Anas S.p.A.; Italferr S.p.A.; Ferrovie del Sud Est S.r.l. per la sola area infrastruttura ferroviaria), con la missione di garantire la progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, stradale e autostradale in ambito nazionale e internazionale;
- il 'Polo Passeggeri' (composto da: Trenitalia S.p.A., come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate; Busitalia Sita Nord S.r.l.; Ferrovie del Sud Est S.r.l. per la sola area servizi di trasporto), con la missione di garantire il presidio del settore del trasporto di persone, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti delle persone, sviluppando un'offerta integrata di prodotti/servizi e gestendo un mix articolato di canali distributivi;
- il 'Polo Logistica' (composto da Mercitalia Logistics S.p.A., come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate), con la missione di garantire il presidio del settore della logistica e del trasporto di merci, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, attuazione, gestione e vendita di iniziative e servizi nel campo della logistica, della mobilità e dei trasporti delle merci;
- il 'Polo Urbano' (composto da: FS Sistemi Urbani S.r.l., come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate; Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A.), con la missione di garantire le attività nel campo immobiliare ed il presidio del settore della rigenerazione urbana e delle soluzioni di intermodalità e di logistica nelle aree urbane per la prima e per l'ultima fase della catena di approvvigionamento.

La struttura del Gruppo si completa poi con le società di "shared services" (Ferservizi SpA, Fercredit SpA, FSTechnology SpA, FS Security SpA e FS International SpA), trasversali a tutti e quattro i Poli di business e funzionali al perseguimento degli obiettivi del Gruppo.

Sempre in coerenza con l'evoluzione dell'assetto di Gruppo e con decorrenza dal 1<sup>o</sup> giugno 2022, è stato adottato un modello di governance di Gruppo impostato su due distinti livelli per l'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento:

- un primo livello in cui la Holding FS esercita il ruolo di indirizzo strategico e finanziario (con definizione e coordinamento attuativo del comune disegno imprenditoriale del Gruppo), mediante direzione e coordinamento sulle Capogruppo di Settore (RFI, Trenitalia, Mercitalia Logistics, FS Sistemi Urbani) e sulle società di 'shared services';
- un secondo livello nel quale le suindicate Capogruppo di Settore svolgono una funzione di indirizzo, coordinamento e controllo tecnico-operativi (incluso l'ambito di gestione rischi) delle società appartenenti allo stesso settore, mediante direzione e coordinamento esercitata attraverso controllo societario o su base contrattuale.

Quanto sopra è stato quindi attuato tramite:

- i. l'emanazione di un Regolamento di Gruppo, che prevede i due su indicati distinti livelli;
- ii. l'adozione del Regolamento di Gruppo e dei rispettivi Regolamenti di Polo, da parte delle Capogruppo di Settore, che hanno quindi anche adeguato i propri oggetti sociali;
- iii. la stipula dei contratti di direzione e coordinamento tra Trenitalia e Busitalia Sita Nord srl.

### **Sviluppi 2022 della procedura di Gara per l'affidamento dei servizi TPL in Toscana**

Come già illustrato nelle Relazioni finanziarie relative agli esercizi precedenti, alle quali si rinvia per maggiori dettagli, l'iter di conduzione della procedura di Gara per l'affidamento dei servizi TPL in Toscana è stato particolarmente lungo e complesso. Qui di seguito, si riassumono gli aspetti salienti occorsi nel corso dell'esercizio 2022.

Si rammenta che il Consiglio di Stato, con sentenza n. 47719/2021 del 21 giugno 2021, ha respinto l'appello del Consorzio Mobit (di cui fa parte Busitalia) confermando l'aggiudicazione in favore del concorrente Autolinee Toscane SpA.

Avverso tale sentenza, Mobit ha proposto ricorso per revocazione ex art. 106 c.p.a. e ricorso per Cassazione ex art. 111 Cost., 110 c.p.a. e 362 c.p.c. Con sentenza n. 5174 del 2 giugno 2022 il Consiglio di Stato ha dichiarato inammissibile il ricorso per revocazione. In data 6 dicembre 2022 si è tenuta l'adunanza in camera di Consiglio della Corte di Cassazione per la discussione del ricorso. Con ordinanza del 22 Febbraio 2023 la Corte di Cassazione ha dichiarato inammissibile il ricorso.

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

Nel corso del 2022, la Società ha proseguito nella gestione dei rapporti con i consorzi di imprese di cui è parte, allo scopo di regolare le partite pendenti di competenza delle annualità 2020 e 2021 sia con gli Enti appaltanti sia con le altre società facenti parte del Consorzio di imprese operanti nella Regione Toscana. La definizione di tali rapporti proseguirà ancora nel corso dell'esercizio 2023.

**Direzione Regionale Umbria****Segmento TPL Gomma**

La Regione Umbria, con Delibera della Giunta Regionale n. 709 del 25 giugno 2019, avente ad oggetto *“Emanazione del bando di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico su gomma e lacuale. Azioni propedeutiche”*, ha avviato le attività propedeutiche all'indizione della procedura di gara per l'affidamento dei servizi di TPL rinviando a successivi atti ulteriori determinazioni.

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

In data 9 febbraio 2023, si è svolta la consultazione prevista dalla Misura 4.5. della Delibera ART n. 154/2019 per l'individuazione dei beni strumentali (reti, impianti e infrastrutture; materiale rotabile; beni mobili, incluse le banche dati) alla gestione dei servizi.

Sulla base di quanto illustrato nella consultazione circa i tempi della procedura è possibile ipotizzare che l'avvio dei servizi avvenga non prima dell'esercizio 2024. È ragionevole quindi ritenere, in ragione dello stato attuale della situazione che, per i prossimi 12 mesi, la Società proseguirà l'esercizio in forza di atti d'obbligo imposti dalla Regione Umbria, sulla base di quanto disposto dalla Legge Regionale n. 5 dell'11 aprile 2016 che all'art. 6 comma 1bis in materia di TPL prevede che: *“L'imposizione dell'obbligo di continuità del servizio pubblico agli operatori economici titolari dei contratti prorogati di cui al comma 1, da parte degli enti affidatari dei servizi, permane fino alla conclusione dell'iter aggiudicativo dei servizi stessi assegnati con gara ad evidenza pubblica”*.

**Segmento Ferro**

La Regione dell'Umbria ha esercitato nell'anno 2020 l'opzione di proroga annuale dell'affidamento prevista dal Contratto di Servizio in essere per lo svolgimento del servizio ferroviario sull'infrastruttura della ex Ferrovia Centrale Umbra (FCU), il cui contratto aveva validità per il periodo 2015-2019. Successivamente la Regione Umbria ha disposto con Deliberazione del 16/12/2021 n. 1302 una proroga del Contratto di Servizio in essere sulla base all'articolo 5, paragrafo 5 del Regolamento (CE) N°1370/2007 fino al 31 marzo 2022, e successivamente prorogato fino al 31 marzo 2023. La Regione ha richiesto a Busitalia e a Trenitalia S.p.A. la disponibilità a formulare una proposta per la prosecuzione del servizio in questione. Sono in corso le interlocuzioni finalizzate alla definizione della proposta richiesta.

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

## RISORSE UMANE

L'evoluzione dell'organico intervenuta nel corso dell'esercizio 2022, confrontata con l'esercizio precedente, è rappresentata nella seguente tabella:

<b>DIPENDENTI AL 31.12.2021</b>	<b>1.161</b>
Entrate	114
Uscite	53
<b>DIPENDENTI AL 31.12.2022</b>	<b>1.222</b>
<b>CONSISTENZA MEDIA 2021</b>	<b>1.626,50</b>
<b>CONSISTENZA MEDIA 2022</b>	<b>1.167,58</b>

Il personale di Busitalia Sita Nord operante in Umbria risulta composto da 1.151 addetti al 31 dicembre 2022, così ripartiti: 1.040 operatori di esercizio/operai, 108 impiegati/quadri e 3 dirigenti, mentre il personale operante in Corporate, risulta composto da 59 impiegati/quadri e 12 dirigenti.

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

### Relazioni Industriali

Il 2022, a livello nazionale, ha visto la sottoscrizione dell'accordo di rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri, rinnovo che, nella sua parte economica, oltre ad una revisione in aumento dei minimi tabellari, ha sancito l'erogazione di un importo una tantum di 500€, di cui il 50% erogata nel 2022 e il restante 50% a gennaio 2023, il riconoscimento di un'indennità retribuzione ferie di 8€ per ogni giornata di ferie goduta e, sul fronte welfare, ha ridefinito il contributo a favore del fondo TPL salute fissandolo a 144€/dipendente anno.

Sempre sul piano nazionale, ma nell'ambito della contrattazione aziendale, gli accadimenti più rilevanti sono stati:

- la sottoscrizione di un accordo per la regolazione del lavoro agile (*smart working*) che, in linea con l'impostazione adottata dal Gruppo FS, ha reso disponibile un valido strumento, nel contesto di ripristino della normativa originale al termine dell'emergenza pandemica;
- la sottoscrizione di un accordo finalizzato a sostenere i lavoratori di un importo una tantum di 300€ da utilizzare nell'ambito della piattaforma welfare disponibile che, per l'occasione e in linea con le speciali disposizioni emanate dal governo per contrastare la crisi energetica, è stata ampliata per permettere l'acquisizione di buoni carburanti e il pagamento delle utenze domestiche;
- si è dato avvio al confronto con le parti sociali per la definizione dell'architettura del premio di risultato valida per il biennio 2023/2024 così come a quello per il rinnovo del Contratto Collettivo Aziendale di Busitalia.

## **Selezione**

A seguito degli eventi organizzativi con cui si era chiuso l'anno 2021, in particolare in Toscana con il passaggio dei servizi TPL e relativo personale al nuovo Gestore, nel corso del 2022 è stato attivato un crash program volto al consolidamento dell'area Corporate di Busitalia anche attraverso il reclutamento e la selezione di vari target di personale sia attraverso selezioni esterne da mercato sia anche grazie a percorsi mirati di mobilità infra gruppo, che ha portato all'inserimento nei ruoli di Staff di 15 nuove risorse al 31 dicembre 2022, e all'inserimento di diverse risorse sia senior che junior anche nell'ambito della Direzione Operativa.

## **Formazione**

La formazione è da sempre una leva strategica nella gestione delle risorse sia di Busitalia sia delle sue società controllate. Durante il 2022 sono proseguiti i percorsi formativi di Gruppo FS - cui Busitalia da anni aderisce - in modalità c.d. mista/blended vale a dire di Formazione a Distanza tramite l'uso della Piattaforma Teams alternata a specifici moduli che sono stati riavviati in presenza (es. percorsi di induction per il personale neolaureato ed esperto inserito nei suddetti percorsi, Leadership Foundation, Leadership Program per i relativi target di personale, compreso il personale dirigente, formazione tecnico-specialistica etc.).

Anche per l'anno 2022 è stato organizzato in ambito Busitalia, con il commitment del Gruppo FS, il Safety Day che negli ultimi anni ha assunto una grande rilevanza, in materia di Salute e Sicurezza sul Lavoro.

## **Iniziative di comunicazione interna**

L'anno 2022 si è caratterizzato anche per le diverse iniziative dedicate al deployment del nuovo Piano Industriale 2022-2031 di Gruppo FS e di Busitalia. Sono state pertanto organizzate diverse iniziative on site/on line volte alla condivisione/divulgazione dei pillars del piano: tra tutte merita menzionare l'evento del 06 dicembre 2022 a Perugia che ha visto la partecipazione del vertice Busitalia e di FS nonché gli Amministratori Delegati delle Capofila di Settore.

## **Sviluppo**

È proseguito il processo di scouting di valutazione delle competenze manageriali, tramite le competenti strutture di FS e in modalità a distanza, e sono proseguite inoltre le valutazioni di potenziale per l'accesso a posizioni apicali e manageriali e l'implementazione dei relativi piani di sviluppo.

## **Organizzazione**

Nel 2022 la Società ha proseguito nel processo revisione del suo assetto organizzativo, avviato nel 2021, attraverso una progressiva implementazione dello stesso finalizzato a focalizzare processi, ruoli e responsabilità necessari a dare continuità ed impulso al progetto della sub-holding Busitalia quale player strategico del settore TPL in Italia e in Europa implementando ulteriori azioni di ottimizzazione del modello organizzativo sia delle strutture line che di staff.

Con riferimento alle strutture di line, a diretto riporto dell'Amministratore Delegato, vengono istituite due nuove direzioni:

- la Direzione Operativa, posta a presidio dei processi di produzione dei servizi di trasporto aziendali rafforzando il presidio delle attività di erogazione dei servizi, anche attraverso strutture territorialmente localizzate, con l'obiettivo di migliorarne la qualità e i risultati economici, nonché la soddisfazione della clientela;

- la Direzione Tecnica focalizzata sul presidio dei processi tecnici, strumentali alla produzione dei servizi e relativi alla definizione dei requisiti e degli standard tecnici e manutentivi dei mezzi, degli impianti industriali e delle attrezzature di bordo.
- Con riferimento alle strutture di Staff si è proseguito negli interventi di ottimizzazione del modello organizzativo, anche coerentemente con il nuovo modello di Gruppo FS, prevedendo l'istituzione della Direzione Customer Marketing e TID Spoke e l'aggiornamento della Direzione Strategie, Business Development e Sostenibilità e della Direzione Acquisti e Spending Analysis.

Il Gruppo FS, nel corso del 2022, ha definito il nuovo Modello di Governance del Gruppo FS con decorrenza 1° giugno 2022 cui si rinvia alla sezione Principali eventi dell'esercizio per maggiori dettagli.

La Società ha poi proseguito nell'attività programmatica di ricezione delle Disposizioni di Gruppo e di aggiornamento del sistema normativo organizzativo dando priorità ai processi sensibili ai sensi del Modello 231 e dell'Anti Bribery & Corruption formalizzando, tra l'altro, anche le procedure in materia di Attività Negoziale per la Vendita Beni e Servizi no core, Procedura Attività Negoziale per la gestione degli acquisti decentrati, Modello di Gestione per la Protezione dei Dati Personali, Modello di Governance del Gruppo in materia di affidamento di consulenze e prestazioni professionali equiparate, Modello di Compliance, "Criteri Generali per l'adozione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo Ex D. Lgs. N. 231/2001 e per la Nomina e il Funzionamento dell'Organismo Di Vigilanza, l'Adozione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

### **Normativa del Lavoro e Contenzioso Giuslavoristico**

La società resta interessata da un ordinario contenzioso per pretese di riconoscimento di differenze retributive e di impugnazione di sanzioni disciplinari. Pendono tre vertenze di licenziamento per giusta causa delle quali due definite nella fase sommaria con esito positivo per la società.

### **Altre informazioni**

Busitalia nel rispettare, valorizzare ed integrare le diversità (di genere, abilità fisiche e cognitive, culturali, di nazionalità, credenze religiose e politiche o di altra natura) in linea con le direttive e le politiche di FS, anche al fine di ottenere migliori risultati in termini economici, di competitività e di immagine, promuove un ambiente di lavoro sempre più inclusivo e tendente a costruire una serie di rapporti di collaborazione e confronto con gli Enti Esterni come verificatosi costantemente nel corso del 2022 con i Centri per l'Impiego provinciali – Collocamento Mirato – che hanno portato all'inserimento in Busitalia di alcuni lavoratori ottemperando anche agli obblighi di legge.

Relativamente alla situazione emergenziale Covid-19, le misure adottate per il contrasto, la prevenzione ed il contenimento della diffusione del corona-virus, che per tutto il 2022 si sono continuate ad applicare tanto da non rilevare alcun infortunio da Covid-19.

Con riferimento alla polizza assicurativa è stato rinnovato il nuovo Piano Sanitario di Assistenza Sanitaria Integrativa gestito da CASSA PreviMed che prevede nuovi pacchetti aggiuntivi, più vantaggiosi e con maggiori prestazioni ma limitati al periodo di validità dell'accordo: luglio – dicembre 2022.

In ordine al Fondo TPL Salute si è provveduto a regolarizzare, nel secondo semestre dell'anno, i versamenti relativi agli anni pregressi: 2018-2022. Tale operazione di allineamento consentirà ai lavoratori di iniziare a fruire di tutte le prestazioni garantite dal Fondo a decorrere dal 01.01.2023.

L'altro servizio è il My office previsto per Sede Firenze che definisce un modello di Smart Office e che consente di coniugare le esigenze di organizzazione del lavoro all'interno degli uffici, rimuovendo vincoli legati ai concetti tradizionali di postazione fissa ed ambiente dedicato, intervenendo su 3 fronti principali: la gestione degli spazi; la tecnologia, l'organizzazione e le norme di comportamento.

## **AMBIENTE**

Busitalia – Sita Nord è in possesso delle Certificazioni conformi ai requisiti delle norme UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015, UNI ISO 45001:2018 e UNI EN 13816:2002.

Nell'anno 2022 sono state effettuate dall'Ente di Certificazione le attività di mantenimento di tutte le Certificazioni, con esito positivo. Congiuntamente alle attività di mantenimento sono state conseguite le estensioni dei perimetri di Certificazione come di seguito indicato:

- estensione del Sistema di Gestione per la Salute la Sicurezza dei Luoghi di Lavoro di Busitalia – Sita Nord ai siti di Marsciano, Foligno, Amelia, Città di Castello e Firenze;
- estensione del Sistema di Gestione Ambientale di Busitalia – Sita Nord alla sede amministrativa di Firenze;
- estensione del Sistema di Gestione Qualità di Busitalia – Sita Nord alla sede amministrativa di Firenze.

## **Sostenibilità**

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

Nel 2022, Busitalia ha dato continuità al proprio impegno nei confronti degli obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs - Agenda 2030) individuati dal Gruppo FS e declinati a livello aziendale attraverso la Politica di Sostenibilità di Busitalia, che esprime la visione dell'azienda, le priorità d'azione e le linee guida per i propri progetti, erogando percorsi formativi sia di sensibilizzazione del personale su Agenda 2030 e sulle implicazioni dirette a livello aziendale, sia sugli stili di vita sostenibili a livello individuale.

Nel contesto dei progetti promossi da FS, Busitalia prosegue il proprio impegno nel progetto di Sustainable procurement, che prevede l'introduzione dei criteri di sostenibilità ambientale e sociale nella valutazione dei fornitori in tutte le fasi della vita dei contratti (selezione e monitoraggio).

L'attenzione al territorio, da parte di Busitalia, ha visto gli *stakeholder* istituzionali locali come interlocutore principale in occasione di questi interventi. In linea con l'approccio del Gruppo FS, Busitalia ha condotto, valutazioni di sostenibilità della composizione del parco veicoli nell'ambito di piani *green* di rinnovo del parco. Infatti, nell'ambito dell'aggiornamento del Piano Industriale, sono stati pianificati investimenti per il rinnovo della flotta fortemente orientati all'elettrico, che supportano il raggiungimento gli obiettivi di sostenibilità di lungo periodo del Gruppo FS.

Nel corso del 2022, il Mobility Manager di Busitalia ha predisposto il Piano Spostamento Casa- Lavoro (PSCL), per la sede di Perugia, sia in ottemperanza agli obblighi normativi, sia per un più efficace intervento di riduzione delle emissioni dei mezzi privati derivanti dagli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti.

Busitalia, contribuisce alla definizione del Rapporto di Sostenibilità di Gruppo, comunicando con trasparenza il proprio agire sostenibile ed ha, inoltre, preso parte alla dichiarazione del Gruppo FS per il *Carbon Disclosure Project*, una delle più accreditate organizzazioni internazionali no-profit che valuta le aziende in merito alle performance ambientali.

La società ha svolto le attività propedeutiche alla classificazione dell'eco-sostenibilità delle attività economiche, in applicazione del Regolamento Europeo Reg. (EU) 2020/852 e atti delegati.

Infine, già a partire dal 2021, una sezione istituzionale del sito aziendale è stata dedicata agli impegni e alle scelte di Busitalia verso uno sviluppo sostenibile. La nuova sezione, oltre a mettere a disposizione dati e informazioni sulle attività, presenta in modo sintetico le informazioni su Agenda 2030, gli obiettivi del Gruppo FS e gli impegni della Politica di Sostenibilità.

## **CLIENTI**

Nel corso dell'anno 2022 Busitalia ha sviluppato sia progetti ed iniziative a livello di Gruppo sia per singoli territori e/o servizi. Il filo conduttore di tutte le attività è stato l'obiettivo di accelerare la ripartenza della domanda di trasporto post emergenza Covid-19, attraverso la valorizzazione dei servizi offerti in un'ottica integrata e sostenibile, incentrata sulle esigenze dei viaggiatori e sulla valorizzazione territoriale.

L'attenzione verso i viaggiatori ed il territorio ha portato all'implementazione in Umbria di due nuove offerte intermodali "link" in collaborazione con Trenitalia:

- il servizio Orvieto Link, collegamento che consente di raggiungere da qualsiasi parte d'Italia il centro di Orvieto utilizzando in modalità combinata il treno e la funicolare di Orvieto;
- il nuovo collegamento tra Perugia ed Assisi con l'aeroporto internazionale dell'Umbria che si configura come un servizio integrato al trasporto aereo ed ai servizi Trenitalia che si attestano sulle stazioni di Perugia ed Assisi.

Questi due nuovi servizi si sono aggiunti agli esistenti Assisi Link, Marmore Link e Piediluco Link con ciò potenziando l'offerta e migliorando l'accessibilità a siti di interesse turistico anche da località fuori dalla regione Umbria.

Per incentivare la mobilità pubblica nei centri urbani, nell'ambito di collaborazioni con le Amministrazioni locali ed Enti, sono stati attivati servizi specifici:

- dal mese di settembre, la navetta gratuita centro storico di Gubbio che collega punti strategici della Città ed è pensata per ridurre l'utilizzo del mezzo privato nel centro storico e salvaguardare il patrimonio storico-architettonico della Città;
- per il periodo giugno-ottobre, il servizio "AdiBUS", navetta serale e notturna gratuita di collegamento tra le strutture universitarie gestite da ADiSU ed i centri storici di Perugia e Terni/Narni;
- dal mese di novembre, il servizio flessibile a chiamata BUSTER che potenzia il trasporto di linea urbano a Terni ed è pensato per muoversi all'interno della zona di Salvaguardia Ambientale di Terni non accessibile al traffico privato;
- per la notte di Capodanno, servizi potenziati a Perugia con l'attivazione di navette dedicate ed aperture straordinarie dei servizi di mobilità alternativa a Perugia (Minimetro e scale mobili) che hanno consentito, nella fascia serale-notturna, il trasporto di oltre 20mila persone.

A sostegno della domanda di trasporto, anche in collaborazione con gli Enti Locali, sono state applicate importanti scontistiche ed agevolazioni tariffarie. In collaborazione con Regione Umbria, Comune di Perugia, Università degli Studi di Perugia, Università degli Stranieri di Perugia e Minimetro, è stato lanciato in via sperimentale il PASS UNIPG: si tratta di un abbonamento integrato che consente agli studenti universitari iscritti all'anno accademico 2022-23 di viaggiare senza limiti fino al 30 settembre 2023 sui servizi di Trasporto Pubblico Locale sia urbani che extraurbani (autobus, servizio ferroviario Sansepolcro - Perugia - Terni, Minimetro e funicolare di Orvieto) di tutta la Regione Umbria alla tariffa di soli Euro 60,00. Altra novità di rilievo per la clientela abituale è stato il Bonus Trasporti, misura adottata dal Governo a supporto delle famiglie nell'ambito del cosiddetto Decreto Aiuti (art. 35 del DL 50 del 17 maggio 2022, convertito in Legge n. 91 del 15 luglio 2022) che ha consentito ai beneficiari di ottenere una riduzione immediata fino a Euro 60,00 sul prezzo di acquisto dell'abbonamento.

A sostegno della mobilità più specificatamente turistica si segnalano, inoltre:

- la riprogettazione del servizio The Mall by Bus che collega Firenze con il centro commerciale The Mall;
- i servizi straordinari di navigazione Lago Trasimeno in occasione del Festival Moon che si è tenuto nel mese di giugno;
- i servizi stagionali BUS&BICI dedicati a cicloturisti e sportivi per spostarsi con la bicicletta a bordo di autobus extraurbani specificatamente attrezzati sugli itinerari cicloturistici della Valnerina ed il percorso della Ex Ferrovia Spoleto – Norcia e della Cascata delle Marmore lungo la valle del Nera;
- il potenziamento dei collegamenti estivi sulla linea Norcia - Castelluccio ed il servizio straordinario di navette attivato nei fine settimana di giugno e luglio per facilitare l'accesso e gli spostamenti dei turisti nei luoghi della Fiorita di Castelluccio, inibiti al traffico privato;
- la crescita di attività con fondazioni, enti e società che si sono concretizzate in collaborazioni e/o accordi di co-marketing, finalizzati alla promozione del trasporto pubblico locale, alla valorizzazione del territorio e alla creazione di valore aggiunto per la clientela attraverso l'applicazione di scontistiche/agevolazioni riservate ai clienti;
- la riprogettazione della sezione turismo del sito fsbusitalia.it, arricchita di nuove idee di viaggio e di informazioni utili per lo spostamento.

L'attenzione verso le persone che viaggiano con Busitalia o gravitano intorno all'offerta sempre più diversificata ed integrata dell'Azienda si è concretizzato anche in progetti di customer experience volti a migliorare l'informazione e l'accessibilità all'acquisto dei titoli di viaggio.

In questo ambito si segnalano i seguenti interventi:

- restyling di tutte le biglietterie aziendali e della Autostazione in Umbria;
- implementazione della App SALGO con gli orari di tutti i servizi della regione Umbria, visibili per linea e/o fermata e con il travel planner;
- potenziamento dei servizi di biglietteria e aperture straordinarie di biglietterie temporanee in occasione dell'avvio dell'anno scolastico e del rinnovo degli abbonamenti scolastici;
- da novembre, l'avvio del portale web Busitalia per l'acquisto del PASS UNIPG con anche la possibilità di usare il Bonus Trasporti al momento del pagamento.

Nel corso dell'ultimo trimestre dell'anno ha preso corpo il progetto di verifica straordinaria dei titoli di viaggio che si è concretizzato in una più diffusa e capillare presenza di verificatori Busitalia, anche affiancati da personale esterno qualificato, sia a bordo dei mezzi che alle fermate. Il progetto è volto a sensibilizzare i passeggeri al rispetto delle regole di viaggio, a prevenire il fenomeno dell'evasione tariffaria e, in forza della aumentata presenza di personale sul territorio, a produrre benefici anche sulla sicurezza dei viaggiatori e del personale di guida.

Le varie iniziative sono state accompagnate e promosse attraverso un'intensa attività di comunicazione verso la clientela veicolata prevalentemente verso i media con comunicati stampa ed i canali aziendali digitali e fisici: oltre dieci sono state le campagne di comunicazione sviluppate nel corso del 2022.

### **Soddisfazione del cliente**

Il monitoraggio della soddisfazione della clientela è stato realizzato attraverso indagini di Customer Satisfaction rivolte ai viaggiatori trasportati di Busitalia e delle Controllate che hanno coinvolto complessivamente un campione di oltre 8.000 viaggiatori nelle varie realtà territoriali (Umbria, Veneto, Campania e Toscana).

Sui servizi di trasporto pubblico locale di Umbria le indagini sono state condotte in due periodi dell'anno coinvolgendo complessivamente circa 2.200 (nota 1) viaggiatori. Nonostante il mutato contesto ed il cambiamento degli stili di vita e delle abitudini post covid, il livello di soddisfazione complessivo si è attestato sui valori ante Covid-19; la percentuale dei viaggiatori soddisfatti (nota 2) si è attestata al 93,3% e al 88,4%, rispettivamente nei servizi urbani ed extraurbani.

Sul servizio di navigazione lago Trasimeno, è stata condotta un'indagine specifica nel periodo estivo di alta stagione turistica ed ha coinvolto un campione di circa 400 viaggiatori: la percentuale dei soddisfatti registrata è stata del 97,7%, attestandosi al medesimo valori pre-covid.

Tra gli indicatori di gradimento si evidenzia inoltre l'ottima performance del sito aziendale [www.fsbusitalia.it](http://www.fsbusitalia.it) che si è confermato essere il canale privilegiato di contatto ed informazione, registrando per il terzo anno consecutivo una crescita importante con un aumento dei visitatori e delle pagine visitate di circa il 25%, rispetto al precedente anno.

Anche l'indicatore dei passeggeri trasportati ha fatto una buona performance; sebbene il livello dei viaggiatori non abbia ancora recuperato i valori pre-covid del 2019, l'indicatore ha registrato un incremento medio sui servizi gestiti direttamente da Busitalia del 30% rispetto ai valori del 2021 con eccellenze sui servizi a vocazione turistica e leisure.

## **QUADRO MACROECONOMICO**

Dopo il forte rimbalzo del 2021, nel corso del 2022 l'economia internazionale ha mostrato una decelerazione diffusa tra i maggiori Paesi. I principali fattori di freno alla crescita mondiale sono stati l'inflazione alta e persistente e il peggioramento delle condizioni finanziarie, che gradualmente hanno portato a una contrazione dei consumi e degli investimenti. Ma l'andamento del ciclo economico globale è stato penalizzato anche da altri temi critici. Tra questi l'incertezza legata al conflitto in Ucraina, l'indebolimento dell'economia in Cina e, soprattutto nel corso della prima parte dell'anno, le difficoltà di approvvigionamento lungo le catene del valore.

Il conflitto russo-ucraino esploso il 24 febbraio 2022, in particolare, ha esacerbato le tendenze inflazionistiche iniziate con la ripresa ciclica del 2021, successiva al primo anno di pandemia.

L'offerta di gas naturale in Europa, dipendente in misura rilevante dalle forniture russe, si è compressa e il prezzo europeo del gas ha raggiunto il picco storico di 236 euro/mwh in media ad agosto, per poi ridimensionarsi negli ultimi mesi anche grazie a condizioni climatiche eccezionalmente favorevoli, che hanno permesso di riempire gli stoccaggi. A fine dicembre il prezzo del gas è sceso sotto la soglia psicologica dei 100 euro/mwh, come immediatamente prima del conflitto. Nell'ultimo decennio i prezzi erano stati nell'ordine dei 20 euro/mwh (nota 1).

Anche il prezzo del greggio (Brent) ha subito ampi incrementi nella fase iniziale dell'invasione russa in Ucraina, pur se in misura più contenuta per via della maggiore diversificazione delle fonti di approvvigionamento rispetto al gas. Dai 70 dollari per barile di inizio anno la quotazione è arrivata intorno ai 130 dollari nei primi giorni delle ostilità, per tornare a dicembre sotto gli 80 dollari.

I rincari energetici, insieme alle restrizioni sull'offerta di altre materie prime e semilavorati a monte delle fasi di produzione, si sono gradualmente trasferiti ai prezzi finali e, spinta anche dai consumi, nel corso del 2022 l'inflazione ha continuato a correre raggiungendo valori che non si vedevano da decenni. Nell'ultimo scorcio dell'anno, mentre negli USA si sono manifestati segnali per una stabilizzazione dell'inflazione, nell'Unione Europea l'andamento dei prezzi appariva ancora in crescita (nota 2).

Il significativo indebolimento dell'euro rispetto al dollaro ha rappresentato, nella prima parte del 2022, un fattore aggiuntivo di spinta al rialzo sull'inflazione in Europa, anche se nel quarto trimestre si è cominciato a registrare un'inversione di tendenza, con la moneta unica in parziale recupero sul biglietto verde.

L'attuale ondata inflazionistica, la più forte dagli anni Settanta, ha orientato in senso restrittivo la politica monetaria delle Banche Centrali. A partire dal luglio scorso la BCE, in linea con le decisioni della FED, ha varato tre aumenti del tasso ufficiale di riferimento - l'ultimo dei quali a dicembre - e sono prevedibili ulteriori rialzi nel corso del 2023.

La frenata dell'economia cinese rappresenta un aggiuntivo elemento di complessità dello scenario internazionale. Nel corso del 2022 sono proseguiti i lockdown imposti dalla politica zero-Covid, penalizzando pesantemente la dinamica del PIL e provocando colli di bottiglia nelle catene degli approvvigionamenti. L'approccio meno aggressivo per contrastare la pandemia, annunciato nell'ultima parte dell'anno dalle autorità cinesi, non è per ora sembrato sufficiente a diradare il timore di una crescita debole.

---

<sup>1</sup> Il 19 dicembre l'Unione Europea ha deciso di fissare un tetto massimo ai prezzi del gas naturale a 180 euro/mwh dal 15 febbraio 2023.

<sup>2</sup> Secondo le stime più recenti di Prometeia, nel 2022 l'indice armonizzato dei prezzi a consumo nell'area Euro è stato pari all'8,6% mentre il corrispondente indice dei prezzi al consumo negli USA è stato pari all'8,0%.

Dati economici mondiali		2021	2022
		(variazioni % su anno precedente)	
PIL			
	Mondo	6,3	3,0
	Paesi avanzati	5,2	2,6
	USA	5,9	2,0
	Giappone	1,7	1,2
	Area euro	5,3	3,4
	Paesi emergenti	6,9	3,1
	Cina	8,1	3,3
	India	8,3	6,7
	America Latina	6,3	2,4
Petrolio (Brent \$ per barile)		70,8	99,3
Commercio mondiale		9,5	3,5
Fonte dati: Prometeia, dicembre 2022			

In tale contesto, secondo le stime di Prometeia, la crescita del Prodotto Interno Lordo e del commercio mondiali per l'anno 2022 si sono attestate rispettivamente al +3,0% e al +3,5%, in evidente calo rispetto al 2021.

La proiezione di crescita che ci si attende nel 2023 vede una netta riduzione del ritmo di espansione del PIL mondiale (+1,8%), che riguarderà in particolare i paesi industrializzati (+0,3%) ma anche quelli emergenti (+2,8%).

Nel confronto europeo, l'espansione dell'attività economica dell'Italia (+3,9%) è stata superiore a quella di Francia (+2,6%), Germania (1,9%) e alla media UEM (3,4%), ma inferiore a quella della Spagna (+4,6%).

L'inflazione nell'Area Euro è stata pari all'8,6%, in crescita più che significativa rispetto al 2021.

	2021	2022	2021	2022
Prodotto interno lordo			Inflazione	
	(variazioni % su anno precedente)		(variazioni % su anno precedente)	
Area Euro	5,3	3,4	2,6	8,6
Germania	2,9	1,9	3,2	8,9
Francia	6,8	2,6	2,1	5,9
Italia	6,7	3,9	1,9	8,1*
Spagna	5,5	4,6	3,0	8,3
Fonte dati: Prometeia, dicembre 2022				
*fonte ISTAT, gennaio 2023				

In Italia la crescita dell'attività economica nel corso del 2022 è stata ampiamente superiore rispetto alle previsioni di primavera, formulate dopo l'invasione russa in Ucraina. Il principale traino è stato la domanda interna, il cui miglioramento ha riflesso l'ottima performance della spesa delle famiglie, cui si è aggiunto il contributo positivo degli investimenti strumentali. Le costruzioni, invece, hanno ripiegato dopo sei trimestri consecutivi di forte miglioramento. L'andamento della domanda estera ha mostrato una contrazione determinata dalla vivacità delle importazioni ma anche dalla debolezza delle esportazioni, in particolare quelle di servizi.

Dal lato dell'offerta, la crescita ha avuto origine quasi esclusivamente dal settore del commercio, dei servizi di alloggio e di ristorazione, mentre il settore dell'industria in senso stretto ha iniziato a registrare una battuta di arresto.

L'Italia ha chiuso il 2022 con una crescita del PIL pari al 3,9% rispetto all'anno precedente. L'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale ha visto una crescita dell'8,1% rispetto al 2021.

2022

PIL e componenti principali	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
variazione percentuale su trimestre precedente				
PIL	0,2	1,1	0,5	0,0
Domanda interna	-0,3	1,1	1,8	-0,3
Spesa delle famiglie e ISP	-1,2	2,5	2,5	-0,6
Spesa delle AP	0,6	-1,2	-0,2	0,0
Investimenti fissi lordi	3,8	1,5	0,8	-1,0
- costruzioni	4,6	0,8	-1,3	-0,3
- altri beni di investimento	3,1	2,2	2,9	-1,1
Esportazioni di beni e servizi	5,2	2,1	0,1	-0,6
Importazioni di beni e servizi	3,8	2,1	4,2	-1,5
Fonte dati: Prometeia, dicembre 2022				

## ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

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

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

La Società, nell'ambito del bacino relativo alla Regione Toscana, opera nei Servizi a Mercato ed ha operato fino al 31 ottobre 2021 nel settore del Trasporto pubblico locale su gomma extraurbano.

## **Aspetti Normativi e Regolamentari**

### ***Misure di contrasto al Covid-19***

Lo stato di emergenza dichiarato il 31 gennaio 2020 per fronteggiare l'emergenza Covid-19, si è concluso lo scorso 31 marzo 2022, ai sensi dell'art. 1 del D.L. 24/2022 (nota <sup>3</sup>). Tale circostanza non ha tuttavia fatto venir meno tutte le misure specifiche di contrasto al virus adottate nel settore del TPL.

In particolare, a fronte della eliminazione dal 1° aprile 2022 (nota <sup>4</sup>) dell'obbligo di possesso di c.d. Green pass per accedere ai servizi di TPL e dei vincoli al coefficiente di riempimento massimo per i mezzi dedicati ai medesimi servizi, l'obbligo di indossare mascherine FFP2 è stato in vigore fino al 30 settembre 2022.

Infatti, il D.L. 24/2022 ha stabilito la possibilità di adottare ordinanze di protezione civile, fino al 31 dicembre 2022, per adeguare all'evoluzione dello stato della pandemia le più opportune misure di contrasto.

Con l'Ordinanza del 1° aprile 2022 del Ministro della Salute e del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, è stato disposto lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico nel rispetto delle "*Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel trasporto pubblico*", aggiornate alla data del 30 marzo 2022 e allegate all'Ordinanza.

Come previsto dal D.L. 24/2022, l'Ordinanza ha cessato di produrre effetti il 31 dicembre 2022.

### ***Sostegno al settore***

Il fondo istituito per compensare gli operatori di TPL della riduzione dei ricavi tariffari connessa alla pandemia (c.d. Fondo "mancati ricavi"), non rifinanziato per il 2022, è stato reintegrato per gli anni 2023 e 2024 - rispettivamente con 100 e 250 milioni di euro - dalla Legge di Bilancio 2023 (nota <sup>5</sup>).

È stato invece rifinanziato anche per il 2022 il Fondo istituito dalla Legge di Bilancio 2021 (nota <sup>6</sup>) al fine di finanziare i servizi aggiuntivi attivati per attuare le misure di contrasto all'epidemia istituite nel settore del TPL. In particolare, la dotazione del Fondo per il 2022 è pari a 130 milioni di euro (nota <sup>7</sup>).

---

<sup>3</sup> D.L. 24 marzo 2022, n. 24 "*Disposizioni urgenti per il superamento delle misure di contrasto alla diffusione dell'epidemia da COVID-19, in conseguenza della cessazione dello stato di emergenza*", conv. dalla L. 19 maggio 2022, n. 52.

<sup>4</sup> Dal 1° maggio 2022 per treni, traghetti, aerei e autobus di lunga percorrenza.

<sup>5</sup> Legge 29 dicembre 2022, n. 197, art. 1, comma 477.

<sup>6</sup> Legge 30 dicembre 2020, n. 178 (art. 1, c. 816), con dotazione iniziale di 200 milioni di € per il 2021, incrementata di 450 milioni di euro dall'art. 51, c. 1 del D.L. 25 maggio 2021, n. 73, convertito dalla L. 23 luglio 2021, n. 106.

<sup>7</sup> Di cui 80 stanziati con l'art. 24, c. 1 del D.L. 27 gennaio 2022, n. 4, convertito dalla L. 28 marzo 2022, n. 25 e ulteriori 50 milioni dall'art. 36 c. 1 del D.L. 17 maggio 2022, n. 50, convertito dalla L. 15 luglio 2022, n. 91.

Come misura di sostegno per la domanda, l'art. 35 del D.L. 17 maggio 2022, n. 50 (nota <sup>8</sup>) ha previsto l'istituzione di un Fondo alimentato con 180 milioni di euro per l'anno 2022, finalizzato a riconoscere un buono (c.d. Bonus Trasporti) da utilizzare per l'acquisto di abbonamenti per i servizi di TPL ovvero per i servizi di trasporto ferroviario nazionale, pari al 100% del valore della spesa sostenuta ma entro i 60 euro (nota <sup>9</sup>).

### ***Altre misure di supporto***

Il comma 4-*bis* dell'art. 92 del D.L. 18/2020 (nota <sup>10</sup>) aveva disposto l'inapplicabilità per i gestori dei servizi di TPL di qualsiasi decurtazione di corrispettivo, sanzione o penale *"in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020"*. Tale disposizione è stata prorogata fino al 31 marzo 2022 (nota <sup>11</sup>).

Con la conclusione al 31 marzo 2022 dello stato di emergenza, è ora fissato il termine già previsto dall'comma 4-*ter* dell'art. 92 del medesimo Decreto, che aveva previsto la facoltà – per gli enti affidanti – di sospendere le procedure per l'affidamento di servizi di TPL in corso e di prorogare *"gli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza"*.

### ***Riduzione temporanea delle accise***

In conseguenza degli incrementi inflattivi registratisi a valle dello scoppio della guerra in Ucraina, con D.L. 21 marzo 2022, n. 21 (nota <sup>12</sup>) è stata prevista la riduzione di 0,25 Euro/litro dell'accisa applicata al gasolio per autotrazione. Con provvedimenti successivi, tale riduzione è stata confermata per tutto il 2022, e non rinnovata per il 2023.

In tale periodo, il meccanismo di rimborso parziale dell'accisa del gasolio commerciale (di cui beneficiano fra gli altri gli operatori del TPL, pari a 0,21418 Euro/litro) è stato sospeso. Ciò ha comportato per il settore una riduzione dei costi del gasolio in larga parte commisurata all'incidenza nel parco dei mezzi non beneficiari del rimborso (veicoli da Euro 4 in giù).

### ***Proroghe e sospensioni***

Con l'art. 24, comma 5-*quinqüies* del D.L. 27 gennaio 2022, n. 4, è stata prevista la facoltà per gli enti affidanti servizi di TPL di prorogare del 50% la durata dei contratti (ma entro il 31 dicembre 2026) in caso di investimenti significativi da parte dell'affidatario (nota <sup>13</sup>).

---

<sup>8</sup> Convertito con modificazioni dalla L. 15 luglio 2022, n. 91.

<sup>9</sup> La misura è riservata a persone fisiche che, nel 2021, avevano dichiarato un reddito personale ai fini IRPEF non superiore ai 35.000 euro.

<sup>10</sup> Decreto-Legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito dalla L. 24 aprile 2020, n. 27.

<sup>11</sup> Dall'art. 16 del D.L. 24 dicembre 2021, n. 221, convertito dalla L. 18 febbraio 2022, n. 11.

<sup>12</sup> Convertito con modificazioni dalla L. 20 maggio 2022, n. 51

<sup>13</sup> Il riferimento è alla disposizione di cui all'art. 4, par. 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, che può essere applicata *"nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare, in autofinanziamento anche parziale e sulla base di un piano economico finanziario rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti, significativi investimenti, anche in esecuzione o ad integrazione degli interventi afferenti al Piano nazionale di ripresa e resilienza o di altri strumenti finanziari, orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento"*.

Il D.L. 16 giugno 2022, n. 68 (nota <sup>14</sup>) ha previsto il differimento per il 2022 dei nuovi criteri di ripartizione del Fondo nazionale del TPL stabiliti dal D.L. 50/2017. Ha inoltre previsto la sospensione definitiva (nota <sup>15</sup>) delle disposizioni normative che prevedono l'obbligo per Regioni, Enti Locali e gestori di TPL di cofinanziare le operazioni di rinnovo del parco mezzi.

L'art. 10, c. 1 del D.L. 29 dicembre 2022, n. 198 ha prorogato al 1° gennaio 2024, allineandolo al termine previsto per i bus Euro 3, il termine dal quale non sarà più consentita la circolazione degli autobus Euro 2 adibiti a servizi di TPL. Il divieto di circolazione per gli autobus Euro 1 è invece scattato il 30 giugno 2022.

### **Legge per la Concorrenza e riforma dei servizi pubblici locali**

Con Decreto Legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, emanato a seguito della delega conferita ai sensi dell'art. 8 della Legge per il mercato e la concorrenza (nota <sup>16</sup>), il Governo ha inteso riordinare la materia dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.

Per il settore del TPL, non emergono novità di assoluto rilievo; da segnalare tuttavia nell'art. 15 del testo il favore espresso dal legislatore verso l'utilizzo di concessioni, anziché di appalti, *"in modo da assicurare l'effettivo trasferimento del rischio operativo in capo all'operatore"*.

Con l'art. 9 della già richiamata Legge per il mercato e la concorrenza, sono state introdotte procedure di monitoraggio al fine di consentire l'applicazione delle decurtazioni al Fondo nazionale del TPL previste dal D.L. 50/2017<sup>17</sup> in caso di mancato affidamento dei servizi di TPL con gara, mancata pubblicazione dei relativi bandi e/o di servizi affidati tramite procedure non conformi alla regolazione di settore<sup>18</sup>.

È infatti previsto - entro il 31 maggio di ciascun anno - l'invio all'Osservatorio nazionale del TPL (nota <sup>19</sup>) da parte delle Regioni a statuto ordinario di attestazioni di conformità degli affidamenti alla disciplina sopra richiamata, controllate a campione secondo la disciplina emanata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti nell'ambito della Delibera n. 243/2022.

### **Andamento del mercato**

Nel 2022 la domanda di mobilità degli italiani ha confermato l'andamento crescente già emerso nel 2021, senza tuttavia ancora raggiungere i livelli precedenti alle restrizioni dovute alla pandemia.

---

<sup>14</sup> Convertito con modificazioni dalla L. 5 agosto 2022, n. 108.

<sup>15</sup> L'art. 200, comma 7 del D.L. 34 9 maggio 2020, n. 34 aveva previsto la sospensione fino al 31 dicembre 2024.

<sup>16</sup> Legge 5 agosto 2022, n. 118.

<sup>17</sup> Fonte: articolo 27, comma 2, lettera d), del D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito dalla Legge 21 giugno 2017, n. 96.

<sup>18</sup> Pari al 15% per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non conformi.

<sup>19</sup> L'art. 8 del D.L. 16 giugno 2022, n. 68 lo ha ridenominato *"Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile"*.

La domanda complessiva di mobilità, rispetto al 2021, è cresciuta del 11,6% e del 13,6% in termini rispettivamente di spostamenti e passeggeri\*km nel giorno medio feriale. Tali indicatori di domanda risultano ancora inferiori del 6,1% e del 15,6% rispetto ai valori registrati nel 2019. Il tasso di mobilità (nota <sup>20</sup>) è ulteriormente aumentato, raggiungendo l'80,1%, collocandosi tuttavia 5 punti percentuali sotto il valore 2019.

Le restrizioni alla mobilità e le misure di contrasto al Covid-19 avevano condotto nel 2020 ad una modifica delle scelte modali, in particolare ad una crescita della modalità c.d. *attiva* (nota <sup>21</sup>) e una forte riduzione della quota della mobilità collettiva e intermodale. Nel 2022, al contrario, si evidenzia una riduzione della quota della mobilità attiva, già iniziata nel 2021.

Se essa nel 2020 rappresentava più di un terzo degli spostamenti, nel 2021 si è attestata sotto il 30%, mentre nel 2022 non raggiunge il 25% degli spostamenti. L'auto è ancora in crescita, rappresentando circa i due terzi degli spostamenti, superando la quota del 2019. In lieve recupero anche la modalità collettiva e intermodale, raggiungendo il 7,6% degli spostamenti, percentuale ancora inferiore rispetto al 2019 (10,6%).

Complessivamente, il tasso di mobilità sostenibile (nota <sup>22</sup>) vede una forte decrescita rispetto al 2020, raggiungendo, nel 2021, circa il 30% degli spostamenti contro il 38% dell'anno precedente.

Le motivazioni che determinano gli spostamenti si erano modificate durante la pandemia: il c.d. "lavoro agile" aveva contribuito a ridurre la componente sistematica della mobilità. Mentre durante la pandemia i lavoratori da remoto avevano aumentato il proprio peso, crescendo dai 570.000 del 2019 ai 6,6 milioni del 2020, nel 2021 e nel 2022 si sono ridotti rispettivamente a 4 e 3,5 milioni (nota <sup>23</sup>).

Se la diffusione del "lavoro agile" ha impattato sugli spostamenti sistematici, la congiuntura economica ha probabilmente avuto un impatto sulle motivazioni degli spostamenti non sistematici: la motivazione "tempo libero" perde circa il 7% rispetto al 2019 (37,2%), mentre la "gestione familiare" mantiene la propria quota di spostamenti (32,1%) rispetto al 2021 e vede una crescita rispetto al 2019 (26,2%).

Nel 2022, il settore del TPL è stato impattato non solo dalla lentezza della ripresa della domanda, ma anche dalla crisi energetica risultante dal conflitto in corso tra Russia e Ucraina.

Sul fronte della domanda, si osserva ancora nel 2022 una riduzione dei passeggeri trasportati del 21% rispetto al 2019. Secondo l'indagine di ISFORT, l'offerta di trasporto pubblico sconta in particolare la scarsa accessibilità (frequenza, fruibilità, comodità) e la lunghezza dei tempi di percorrenza.

Rispetto al tema della percezione di sicurezza da contagio, il TPL ha migliorato la propria posizione, ma comunque rimane in svantaggio rispetto all'auto e alla mobilità attiva.

Sul fronte della produzione, l'aumento dei costi energetici ha reso più complessa l'operatività delle aziende di TPL. L'obiettivo di ridurre i costi di trazione, in particolare quelli legati al metano, ha indotto le aziende ad azioni immediate di efficientamento sul fronte dell'esercizio e ad aprire una riflessione sui piani di rinnovo del parco veicoli.

---

<sup>20</sup> Tasso di mobilità: percentuale di intervistati che nel corso della giornata hanno effettuato almeno uno spostamento di qualsiasi tipo;

<sup>21</sup> Spostamenti a piedi e in bicicletta.

<sup>22</sup> Tasso di mobilità sostenibile: percentuale di spostamenti con mezzi pubblici, a piedi e in bicicletta/micromobilità)

<sup>23</sup> Fonte: Osservatorio Politecnico di Milano. Dati riportati dal "19° rapporto sulla mobilità in Italia".

La vetustà del parco veicoli italiano rimane, appunto, un elemento critico: nel 2021 quasi la metà del parco comprende veicoli di età superiore ai 15 anni, e oltre il 25% registrava un'età superiore ai 20 anni (nota <sup>24</sup>). Tale aspetto è di particolare rilevanza, influenzando la percezione di qualità e sicurezza del trasporto pubblico e l'attrattività dell'offerta del servizio stesso.

### **Scenario Competitivo**

Secondo l'Osservatorio Nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico Locale (nota <sup>25</sup>), il mercato italiano del TPL, inclusi i servizi ferroviari regionali, sviluppava nel 2019 (dato ad oggi più aggiornato) una produzione annua di 1,9 miliardi di km e un fatturato annuo di circa 11,5 miliardi di euro. Escludendo il TPL ferroviario, la produzione annua è pari a circa 1,7 miliardi di km, per un fatturato annuo stimato di circa 6,8 miliardi di euro.

## **ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA**

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

### **FONDI SETTORE TPL**

Nell'ambito delle Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19, sono stati previsti dal Governo diversi decreti convertiti poi in Legge che prevedono lo stanziamento di fondi in favore dei servizi di Trasporto Pubblico Locale, a compensazione dei mancati ricavi da traffico e contributi per fronteggiare l'incremento del costo per l'acquisto dei carburanti e dell'energia elettrica.

### **Competenza esercizio 2020 e 2021**

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

---

<sup>24</sup> Dati Istat-ACI elaborati da Isfort.

<sup>25</sup> Relazione Annuale al Parlamento, 2022 – dati 2019.

### **Competenza esercizio 2021 e 2022**

Ci si riferisce, in particolare, al D.L. n. 4 del 27 gennaio 2022 (DL Sostegno-ter) che prevede lo stanziamento per servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale fino al 31 marzo 2022, termine dello stato di emergenza. Le eventuali somme residue possono essere utilizzate nell'anno 2022 per la compensazione dei minori ricavi tariffari.

D.L. n. 50 del 17 maggio 2022 (DL Aiuti) che ha previsto l'ulteriore stanziamento destinato all'erogazione dei servizi aggiuntivi programmati relativamente al periodo compreso tra il 1° aprile 2022 e il 30 giugno 2022.

La Legge n. 197 del 29 dicembre 2022 (Legge di Bilancio 2023) che prevede il rifinanziamento del fondo istituito con l'articolo 200 del DL n. 34/2020 (c.d. DL Rilancio) per la compensazione dei minori ricavi tariffari delle aziende TPL nel periodo dal 1° gennaio 2021 al 31 marzo 2022.

### **Competenza esercizio 2022**

Ci si riferisce al D.L. n. 115 del 9 agosto 2022 (cd. "DL Aiuti-bis"), al D.L. n. 144 del 23 settembre 2022 ("DL Aiuti-ter"), al D.L. n.176/2022 (DL Aiuti-quater) e al DL n. 179/2022 (DL Accise) per fronteggiare l'incremento del costo per l'acquisto dei carburanti, sostenuti nel secondo e terzo quadrimestre 2022 utilizzati per l'alimentazione dei mezzi TPL e regionali su strada, lacuale, marittimo e ferroviario. Il contributo è stato esteso anche all'acquisto dell'energia elettrica per l'alimentazione dei mezzi.

Le risorse, pertanto, saranno destinate al riconoscimento di un contributo, calcolato sulla base dei costi sostenuti nell'analogo periodo 2021, per l'incremento di costo, sostenuto nel secondo e terzo quadrimestre 2022, per l'acquisto dell'energia elettrica e del carburante per l'alimentazione dei mezzi di trasporto destinati al TPL e regionale su strada, lacuale, marittimo o ferroviario.

### **Fondo Nazionale Tpl**

Per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina.

La Società, pur ritenendo di aver diritto alle compensazioni per tutti i decreti pubblicati dal Governo sopra indicati, considerando che per alcuni di questi, in tutto od in parte, non sono ancora stati definiti i criteri di ripartizione e/o le modalità di erogazione a congruimento delle relative somme previste, nonché dell'incertezza dei tempi di rilascio, in quanto non è stata ancora conclusa l'attività di verifica degli equilibri contrattuali delle Società di trasporto pubblico locale e regionale in applicazione del Decreto interministeriale n. 170 e 171 del 6 giugno 2022, ha ritenuto di non rilevare nella presente Relazione Finanziaria Annuale i relativi proventi nella loro totalità, limitandosi ad iscrivere, secondo criteri di prudenza, solamente la quota relativa a decreti già recepiti da Delibera Regionale che ha effettuato l'assegnazione dei contributi da parte dell'Ente erogante in favore della società.

Di seguito le relative Delibere della Regione Toscana che hanno determinato l'iscrizione di effetti economici positivi nell'esercizio 2022:

- DGRT n. 12257 del 10/06/2022 assegnazione delle risorse spettanti alle aziende per compensare minori ricavi tariffari a causa dell'emergenza Covid 19 annualità 2021
- DGRT n. 11958 del 10/06/2022 assegnazione delle risorse spettanti alle aziende per compensare minori ricavi tariffari a causa dell'emergenza Covid 19 annualità 2021

- DGRT n. 13323 del 05/07/2022 che eroga a titolo di anticipazione le risorse impegnate per compensare la riduzione dei ricavi tariffari subiti dall'azienda annualità 2020
- DGRT n. 25484 del 19/12/2022 assegnazione delle risorse spettanti alle aziende per compensare minori ricavi tariffari a causa dell'emergenza Covid 19 annualità 2021.

Si rileva che, nonostante la conclusione della principale operatività della Società relativa al TPL nell'ambito territoriale dell'area metropolitana fiorentina a far data dal 01.11.2021, i risultati economico-patrimoniali sotto riportati al 31.12.2022 e raffrontati con l'esercizio chiuso al 31.12.2021, possono essere raffrontati in quanto le attività dismesse, nel 2021, erano state esposte separatamente nel conto economico, in applicazione del principio IFRS 5, come **"Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali"** e commentati nella specifica voce di riferimento.

### Conto Economico riclassificato

	valori in migliaia di euro			
	2022	2021	Variazione	%
<b>Ricavi operativi</b>	<b>110.555</b>	<b>103.759</b>	<b>6.796</b>	<b>7%</b>
Ricavi da Servizi di Trasporto	90.031	80.988	9.043	11%
Altri ricavi delle vendite e prestazioni	10.926	11.807	(880)	-7%
Altri proventi	9.597	10.964	(1.367)	-12%
	<b>105.910</b>	<b>90.833</b>	<b>15.077</b>	<b>17%</b>
Costo del personale	56.497	53.731	2.766	5%
Altri costi netti	49.413	37.102	12.311	33%
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>4.645</b>	<b>12.926</b>	<b>(8.281)</b>	<b>-64%</b>
Ammortamenti	8.335	7.733	602	8%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(1.464)	2.375	(3.829)	-162%
Accantonamenti	-	-	-	-
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>(2.227)</b>	<b>2.817</b>	<b>(5.044)</b>	<b>-179%</b>
Proventi e oneri finanziari	7.907	(11.804)	19.711	-167%
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>5.679</b>	<b>(8.987)</b>	<b>14.667</b>	<b>-163%</b>
Imposte sul reddito	(719)	(580)	(138)	24%
<b>RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE</b>	<b>6.398</b>	<b>(8.407)</b>	<b>14.805</b>	<b>-176%</b>
<b>RISULTATO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI</b>	<b>-</b>	<b>2.467</b>	<b>(2.467)</b>	<b>-100%</b>
<b>RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO</b>	<b>6.398</b>	<b>(5.940)</b>	<b>12.338</b>	<b>-208%</b>

\*La società, per una migliore esposizione, ha classificato i Ricavi operativi, e pertanto ha rideterminato anche gli importi del 2021 al fine di rendere comparabili.

Nel dettaglio le variazioni in aumento dei **Ricavi da Servizi di Trasporto** pari a 9.043 mila euro fanno riferimento principalmente a:

- o Aumento di 5.570 mila euro dei Ricavi da servizi a mercato. Tutte le variazioni sono dovute al recupero avuto dopo il periodo pandemico che ha attraversato il nostro paese. Nello specifico sono relativi a:
  - 2.240 mila euro maggiori ricavi da titoli di viaggio del servizio di TPL su gomma;
  - 151 mila euro i servizi da TPL su ferro, che sono rimasti sostanzialmente in linea con lo scorso anno;
  - 1.321 mila euro maggiori servizi sostitutivi del treno svolti per conto della società Busitalia Rail Service;

- d) 34 mila euro di servizi di navigazione, in linea con i volumi dell'anno precedente;
  - e) 1.824 mila euro incremento dei servizi di noleggio/servizi a mercato.
- o Incrementi di 3.473 mila euro dei Ricavi da contratti di servizio da Regioni che fanno riferimento a:
    - ai corrispettivi TPL Gomma, per 2.673 mila euro di maggiori ricavi per effetto congiunto dell'incremento dato dall'applicazione del tasso di inflazione programmata previsto contrattualmente a pari al 7.1%, al netto della variazione in diminuzione dei servizi scolastici aggiuntivi che nel 2021 erano incrementati per effetto delle misure anticontagio Covid-19 previste dalla normativa;
    - ai corrispettivi aggiuntivi TPL Ferro, per 798 mila euro, per effetto dei rincari dei costi del carburante ed il mancato recupero dell'accisa;
    - ai corrispettivi della navigazione sostanzialmente in linea rispetto al 2021 registrando una variazione di 2 mila euro.

La voce **"Altri ricavi vendite e prestazioni"** si attesta a 10.926 mila euro al 31 dicembre 2022 con una variazione in diminuzione di 880 mila euro determinata principalmente dai seguenti fattori:

- o Aumento di 3.151 mila euro per ristori Covid-19 deliberati dalla Giunta Regionale della Regione Toscana nel corso del 2022 a titolo di Anticipazioni per mancati ricavi da mercato di competenza dell'esercizio 2020 e 2021 sulla base delle Delibere sopra riportate;
- o Diminuzione di 4.019 mila euro dei ristori Covid-19 in considerazione delle attribuzioni effettuate dalla Regione Umbria nel corso del 2021. Si rileva che nel corso del 2022 la Regione Umbria non ha emesse nessun Decreto in merito ai residui importi spettanti per mancati introiti TPL alla Società;
- o Aumento di 65 mila euro per effetto di maggiori introiti relativi alla gestione dei parcheggi;
- o Diminuzione di 77 mila euro rispettivamente dei Ricavi da contributi (-33 mila euro) con riferimento al calcolo dei contributi per CCNL e oneri di malattia spettanti alla Società e Ricavi da gestione immobiliare (-44 mila euro) per effetto di conguagli relativi ad esercizi precedenti;

La voce **"Altri proventi"** si attesta a 9.597 mila euro al 31 dicembre 2022 con una variazione in diminuzione di 1.367 mila euro determinata dai seguenti fattori:

- Diminuzione di 325 mila euro per minori compensi per cariche sociali a seguito rinnovo organi sociali in particolare delle società controllate Ataf Gestioni s.r.l, Busitalia veneto e Busitalia Campania;
- Diminuzione di 473 mila euro maggiori sopravvenienze attive registrate nel 2021 di competenza anno precedente per il rimborso del pedaggio dell'infrastruttura ferroviaria riconosciute dalla competente Regione solo nel 2021;
- Diminuzione di 633 mila euro dei Service infragruppo di competenza dell'esercizio per effetto dei rinnovi contrattuali avvenuti nei confronti della società controllata Ataf Gestioni s.r.l (-430 mila euro) avvenuto a seguito

della riduzione delle attività oltre alla rilevazione dei conguagli 2021 nei confronti delle altre società controllate (- 203 mila euro);

- Aumenti di 64 mila euro relativi alle variazioni nette complessive delle altre componenti di ricavo quali multe e penalità oltre a ricavi per indennizzi assicurativi e rimborsi e recuperi diversi.

I **Costi operativi** sono pari a 105.910 mila euro in aumento di 15.077 mila euro rispetto all'esercizio precedente per effetto principalmente dei fenomeni di seguito descritti.

Il **Costo del personale** è in aumento di 2.766 mila euro rispetto all'esercizio precedente strettamente connesso alla graduale ripresa delle attività che ha generato una variazione direttamente proporzionale al maggior fabbisogno di personale. Nel dettaglio si rileva:

- Incremento delle competenze fisse e variabili per complessivi 2.958 mila euro connesse alle seguenti variabili:
  - a) variazione in aumento di 17,48 unità delle FTE tra il 2022 e il 2021 che ha comportato un incremento di 741 mila euro;
  - b) Variazione in aumento dei costi unitari legati agli incrementi contrattuali registrati dalla metà dell'esercizio 2022 che ha comportato un incremento di 579 mila euro;
  - c) Variazione in aumento dei costi per competenze variabili relative a straordinari, accessorie e trasferte per incremento delle esigenze di servizio a seguito della ripresa delle attività che ha comportato un incremento di 1.104 mila euro;
  - d) Variazione in aumento dei costi per distacchi passivi pari a 218 mila euro sempre per far fronte a maggiori esigenze gestionali di servizio;
  - e) Variazione in aumento dei costi per rinnovi contrattuali del CCNL "una tantum" pari a 316 mila euro;
- Decremento degli "accantonamenti e rilasci" di 485 mila euro per effetto della movimentazione dei fondi per rischi verso il personale;
- Decremento del costo delle collaborazioni di 154 mila euro per effetto della cessazione del rapporto di collaborazione in essere nell'esercizio precedente;
- Incremento dei costi per somministrati pari a 320 mila euro per effetto del prolungamento dei contratti (iniziati alla fine dell'esercizio 2021) fino al mese giugno 2022 per la copertura del servizio scolastico in attesa delle assunzioni a ruolo;
- Incremento complessivo netto dei costi relativi ai ticket, mense, vestiario, formazione e prestazioni sanitarie pari a 127 mila euro.

Gli **Altri costi netti** aumentano di un importo pari a 12.311 mila euro rispetto al 2021 determinato principalmente da:

- a) Costi materie prime: incremento di 5.961 mila euro in prevalenza legato all'aumento del costo dei carburanti e lubrificanti. Il costo del carburante è stato condizionato sia dalla ripresa dei servizi sia da un incremento del costo medio unitario del gasolio per trazione;

- b) Costi per servizi: incremento di 5.217 mila euro rispetto all'esercizio precedente principalmente determinata dalla ripresa del programma di servizio e incremento delle vendite in particolare si rilevano:
- 438 mila euro di incremento costi per pulizie e altri servizi appaltati così dettagliati: 260 mila euro di pulizie da contratto sugli automezzi, per 60 mila euro per pulizia uffici e 117 mila euro di variazioni nette per voci residuali;
  - 1.270 mila euro di incremento dei costi manutentivi sia da terzi che dalla controllata Savit, strettamente connesso all'incremento dei chilometri e alla ripresa del programma di servizio rispetto alle restrizioni dell'esercizio precedente;
  - 937 mila euro di incremento dei costi per utenze in considerazione sia della ripresa del programma di servizio, che dall'incremento dei prezzi delle materie prime (energia e gas) in conseguenza del conflitto russo-ucraino;
  - 2.536 mila euro di incrementi di altri costi per effetto principalmente dell'incremento di costi per i servizi resi dalla Holding per l'esercizio 2022, oltre al conguaglio 2021, per 2.365 mila euro oltre a residuali 171 mila euro relativi ad altre prestazioni di terzi, pedaggi e oneri vari.
  - 36 mila euro di incremento complessivo netto delle altre voci.
- c) Altri costi operativi: incremento di 1.133 mila euro rispetto all'esercizio precedente per effetto di accantonamenti relativi a rischi contrattuali verso terzi (500 mila euro), oltre a 389 mila euro relativi alle penali dell' AGCM (di cui 54 mila euro già erogati e 335 mila euro stimati e relativo alla quota delle penali applicate alle Società consortili di appartenenza), 387 mila di oneri di gestione per conguagli negativi generati dalla rendicontazione dei costi e dei ricavi delle società consortili del TPL in Toscana. Si rilevano inoltre variazioni complessive nette in diminuzione per 143 mila euro legate principalmente alla valutazione delle indennità per danni assicurativi.

Complessivamente il **Margine operativo lordo (EBITDA)** si attesta a 4.645 mila euro, registrando un decremento di 8.281 mila euro rispetto allo scorso anno (-64%) per effetto delle variazioni sopra esposte.

Gli **Ammortamenti** aumentano di un importo pari a 602 mila euro per effetto di maggiori ammortamenti netti (per 340 mila euro) strettamente connesse agli autobus entrati in esercizio nel corso del 2022 e maggiori ammortamenti (per 262 mila euro) relativi all'applicazione dell'IFRS 16. Si rileva infatti che il nuovo contratto di locazione dell'immobile dove è situata la sede aziendale è entrato *in scope* ai fini IFRS 16 dal 01.11.2022.

Le **Svalutazioni** registrano un decremento di 3.839 mila euro rispetto all'esercizio precedente per effetto positivo del rilascio del fondo svalutazione crediti a seguito della sottoscrizione dell'atto transattivo ai fini definizione del credito della DGR Umbria 1345 (pari a 2.324 mila euro) e minori rettifiche su crediti rispetto all'esercizio precedente a seguito delle valutazioni IFRS 9 (pari a 1.515 mila euro).

Per effetto di quanto descritto, il **Risultato Operativo (EBIT)** si attesta ad un valore negativo di 2.227 mila euro registrando una variazione negativa di 5.044 mila euro rispetto al 2021.

I **Proventi e Oneri finanziari** (Risultato Della Gestione Finanziaria) presentano una variazione positiva di 19.711 mila euro principalmente determinata dai seguenti effetti contrapposti:

- Incremento del valore dei dividendi di 6.660 mila euro erogati della controllata Ataf Gestioni (per 4.917 mila euro) e dalla controllata Busitalia Rail Service (per 1.743 mila euro) principalmente connesso ai risultati raggiunti nei Bilanci 2021;
- minori svalutazioni per 13.736 mila euro effettuate nel 2022 rispetto all'esercizio precedente: nel 2021 era stata svalutata la partecipazione della controllata QBuzz per 13.736 mila euro, come risultanza del test di *impairment*.
- Incremento degli oneri finanziari per 242 mila euro in particolare verso Fercredit e verso la controllante FS per effetto dell'aumento dei tassi di interesse, conseguenza delle politiche monetarie della Banca Centrale Europea, sui finanziamenti a tasso variabile;
- Decremento per 257 mila euro dei proventi verso le controllante relativi a conguagli di interessi registrati verso le società controllate nell'esercizio 2021;
- Altre variazioni nette complessive pari a 186 mila euro relative agli impatti finanziari dello IAS19 e dell'IFRS16. Tale aumento è dovuto al nuovo contratto di locazione sottoscritto in data 01.11.2021 relativo alla sede amministrativa della Società, *in scope* ai fini dell'IFRS 16.

Le **Imposte Sul Reddito** si attestano ad un valore positivo pari a 719 mila euro per effetto delle rettifiche di stima delle imposte anni precedenti.

Il **Risultato delle attività nette destinate alla vendita** pari complessivamente a 2.467 mila euro nel 2021 fa riferimento al risultato della gestione economico-patrimoniale della Direzione Regionale Toscana la cui attività relativa a tutto il TPL su gomma dei servizi dell'area extraurbana fiorentina è stata ceduta a seguito della soccombenza della Gara e pertanto rappresentata nel 2021 in questa voce in applicazione dell'IFRS 5.

Il **Risultato netto dell'esercizio 2022** si attesta quindi, a un valore positivo di 6.398 mila euro, con un significativo miglioramento rispetto al 2021 registrando una variazione positiva di 12.338 mila euro.

## Stato Patrimoniale riclassificato

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Capitale circolante netto gestionale	29.310	25.175	4.135
Altre attività nette	464	8.924	(8.460)
<b>Capitale circolante</b>	<b>29.773</b>	<b>34.099</b>	<b>(4.326)</b>
Immobilizzazioni tecniche	60.866	66.702	(5.836)
Partecipazioni	42.319	42.314	5
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>103.185</b>	<b>109.016</b>	<b>(5.831)</b>
TFR	(10.038)	(12.426)	2.388
Altri fondi	(3.750)	(3.744)	(6)
<b>TFR e Altri fondi</b>	<b>(13.788)</b>	<b>(16.170)</b>	<b>2.382</b>
<b>Attività/(Passività) nette detenute per la vendita</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>119.171</b>	<b>126.945</b>	<b>(7.774)</b>
Posizione finanziaria netta a breve	6.141	16.744	(10.603)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	43.736	48.191	(4.455)
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>49.877</b>	<b>64.935</b>	<b>(15.058)</b>
<b>Mezzi propri</b>	<b>69.294</b>	<b>62.009</b>	<b>7.285</b>
<b>TOTALE COPERTURE</b>	<b>119.171</b>	<b>126.945</b>	<b>(7.774)</b>

Il **Capitale Investito Netto**, pari a 119.171 mila euro, presenta a fine esercizio una variazione in diminuzione di 7.774 mila euro rispetto all'esercizio precedente per l'effetto congiunto dato dal:

- decremento del **Capitale Circolante** (4.326 mila euro), imputabile principalmente a:
  - i) un incremento delle "Rimanenze" pari a 52 mila euro sostanzialmente in linea rispetto al 2021;
  - ii) un decremento netto di 615 mila euro dei "Crediti commerciali" principalmente legato agli incassi degli importi relativi ai contratti di servizio con la Regione Umbria anche per effetto di azioni attivate dalla Società anche con terzi creditori;
  - iii) un decremento netto di 6.846 mila euro delle "Altre attività" per effetto del:
    - decremento di 3.490 mila euro del credito verso la controllata Busitalia Rail Service a seguito dell'incasso dei dividendi 2020;
    - decremento di 1.999 mila euro del credito per bonus accise sul carburante per effetto degli utilizzi di periodo tramite compensazione;
    - decremento di 2.750 mila euro dei crediti relativi ai contributi per oneri di malattia, degli esercizi precedenti, per effetto degli incassi avvenuti nel 2022;
    - incremento di 286 mila euro del credito ACE per effetto dell'iscrizione della quota di competenza effettuata nel 2022;
    - incremento di 952 mila euro del credito per ristori Covid-19 da incassare da One Scarl;
    - incremento di 419 mila euro del credito per bonus trasporti dalla Regione Umbria per l'anno 2022;
    - decremento netto di 170 mila euro dei contributi CCNL verso la Regione Umbria legato alle tempistiche di incasso;
    - decremento netto di 94 mila euro legato a movimentazioni residuali della voce.

- iv) un decremento di 4.698 mila euro dei "Debiti commerciali" per effetto principalmente dell'andamento pagamenti di fine anno;
- v) incremento di 1.467 mila euro delle "Altre passività" per effetto da un lato dei maggiori Risconti passivi di 1.919 per effetto dei risconti su abbonamenti dei titoli di viaggio (1.555 mila euro) e usufrutto su autobus (per 364 mila euro) oltre a altre variazioni nette in diminuzione pari a 452 mila euro riconducibili alla normale operatività dell'esercizio;
- vi) decremento di 280 mila euro delle "imposte anticipate" per relativa agli effetti fiscali degli utili attuariali legati alla valorizzazione del TFR secondo lo IAS 19.
- vii) Incremento di 133 mila euro dei crediti tributari per l'iscrizione della quota a breve termine del credito ACE effettuata nel corso del 2022.

Decremento del **Capitale Immobilizzato Netto** pari a 5.831 mila euro dovuto principalmente ai seguenti fenomeni:

- i) Decrementi per ammortamenti complessivi pari a 8.335 mila euro di cui 2.794 mila euro relativi ai Diritti d'uso in applicazione dell'IFRS 16;
- ii) Incrementi per investimenti in parco mezzi dell'esercizio pari a 4.613 mila euro;
- iii) Variazione in diminuzione di incassi dei contributi dalla Regione Toscana per euro 2.114 mila euro;
- iv) Variazione in aumento di 5 mila euro per acquisizione di una partecipazione minoritaria in un consorzio.

Variazione in Aumento del **TFR ed altri Fondi** per un importo pari a 2.382 mila euro dovuto a:

Nella voce "TFR" si rileva principalmente l'ammontare delle liquidazioni e anticipazioni per 1.401 mila euro intervenute nel corso dell'esercizio nonché di utili attuariali registrate pari a 1.166 mila euro ed *interest cost* pari a 179 mila euro.

Nella voce "Altri fondi" si rileva una variazione netta di 6 mila euro per l'effetto congiunto di incrementi per accantonamenti del personale per vacatio contrattuale CCA pari a 147 mila euro e rischi per contenziosi con terzi per 565 mila euro, al netto di utilizzi e rilasci per 593 mila euro relativi alle valutazioni su cause giuslavoristiche e pagamento della I° tranche di una tantum del contratto collettivo nazionale CCNL oltre a 113 mila euro di riclassifiche a debito.

La **Posizione finanziaria netta** rappresenta un indebitamento di 49.877 mila euro al 31 dicembre 2022 (in diminuzione di 15.058 mila euro rispetto al 2021).

La Posizione finanziaria netta a breve termine è pari a 6.141 mila euro in diminuzione di 10.603 mila euro rispetto al 2021 per le seguenti ragioni:

- o 12.273 mila euro di "Debiti verso soci per finanziamenti" fanno riferimento per 5.000 mila euro all'utilizzo della linea di credito a breve termine per la gestione del capitale circolante e per 7.273 mila euro all'esposizione per finanziamenti a medio-lungo termine concessi dalla controllante FS per far fronte all'acquisto della partecipata QBuzz e dell'aumento di capitale in Busitalia Veneto S.p.A. (quota a breve). Il saldo è in diminuzione rispetto al 2021 di 5.000 mila euro per effetto del rimborso della linea di credito avvenuto nel 2022;

- 6.243 mila euro di "Quota corrente finanziamenti" relativi al debito capitale residuo verso la consociata Fercredit per finanziamenti finalizzati all'acquisto degli autobus in diminuzione per 924 mila euro rispetto al 2021 per il rimborso delle quote capitale;
- 759 mila euro nel 2022, relative a Passività finanziarie in applicazione dell'IFRS 16, in diminuzione di 2.071 mila euro per effetto del piano di ammortamento dei contratti sottoscritti;
- (10) mila euro relativi al saldo delle disponibilità liquide in diminuzione di 590 mila euro rispetto al 2021;
- (13.125) mila euro di Attività finanziarie a breve che comprendono il saldo del conto corrente intersocietario con la Holding FS ridotto di 3.197 mila euro rispetto all'esercizio precedente e strettamente connesso all'andamento della liquidità corrente derivanti dai flussi del capitale circolante.

La Posizione finanziaria netta a medio-lungo termine è pari a 43.736 mila euro in diminuzione di 4.455 mila euro rispetto al 2021 per le seguenti ragioni:

- 21.969 mila euro di "Finanziamenti da soci a medio/lungo termine" fanno riferimento ai finanziamenti concessi dalla controllante FS per far fronte all'acquisizione di QBuzz e all'aumento di capitale sociale di Busitalia Veneto S.p.A. e rilevano una diminuzione di 7.272 mila euro per rimborso rate nel periodo;
- 18.270 mila euro di "Finanziamenti a medio/lungo termine" relativi al debito capitale residuo verso la consociata Fercredit per finanziamenti finalizzati all'acquisto degli autobus. La variazione rispetto al 2021 pari a 3.578 mila euro fa riferimento alle variazioni di capitale per nuovi finanziamenti richiesti nell'esercizio 2022 a seguito delle acquisizioni di autobus al netto dei rimborsi effettuati nel periodo;
- Si rilevano invece passività finanziarie per effetto dell'applicazione dell'IFRS 16 che risultano pari a 3.498 mila euro nel 2022, in diminuzione per 759 mila euro per effetto del piano di ammortamento dei contratti sottoscritti.

**I mezzi propri** sono pari a 69.294 mila euro con una variazione di 7.285 mila euro rispetto all'esercizio precedente. La variazione è determinata dal risultato d'esercizio di periodo che ha portato un utile di 6.398 mila euro e da 887 mila euro dall'impatto degli utili attuariali derivanti dall'applicazione dello IAS 19.

## FATTORI DI RISCHIO

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

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

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

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

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

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

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

### **Conflitto militare Russia – Ucraina**

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

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

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

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

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

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

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

Il Modello 231 di Busitalia – Sita Nord Srl (Parte generale) è pubblicato nella pagina web *Etica, Compliance e Integrità* del sito web istituzionale, ove sono previste sezioni dedicate al Codice Etico, al Modello 231, all'ABC system e al Sistema di gestione delle segnalazioni – whistleblowing, ed è oggetto di periodiche iniziative di formazione.

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

L'Anti Bribery&Corruption management system (ABC system) è il modello adottato su base volontaria da Busitalia – Sita Nord Srl per la prevenzione dei fenomeni corruttivi in senso "ampio", ossia comprensivi delle fattispecie di mala gestio e di malfunzionamento. L'ABC system individua un apparato organico di principi e standard di comportamento per i processi aziendali più esposti a rischio, ispirato alle best practice nazionali e internazionali in materia, con il fine di rafforzare i presidi aziendali anticorruzione, supportare il personale nell'agire quotidiano e promuovere una cultura aziendale ispirata all'integrità, correttezza e legalità.

L'ABC system costituisce, unitamente al Modello 231, elemento centrale del Framework Unico Anticorruzione di Busitalia – Sita Nord Srl.

#### **- Internal Audit**

Il Responsabile Internal Audit è nominato dal Consiglio di Amministrazione di Busitalia e dipende gerarchicamente da questo organo, il cui Presidente garantisce il raccordo tra le due funzioni. Il Consiglio di Amministrazione di Busitalia, monitora l'autonomia, l'adeguatezza, l'efficacia e l'efficienza della struttura Audit.

L'Internal Audit di Busitalia svolge, quindi, un'attività indipendente e obiettiva di assurance e consulenza, finalizzata al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'organizzazione a valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di Corporate Governance, sia per Busitalia sia per le sue società controllate di primo livello.

Ha, pertanto, il compito di:

- verificare l'operatività e l'adeguatezza del SCIGR, sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità e di fornire valutazioni e raccomandazioni al fine di promuoverne l'efficienza e l'efficacia;
- fornire supporto specialistico al management in materia di SCIGR al fine di favorire l'efficacia, l'efficienza e l'integrazione dei controlli nei processi aziendali e promuovere il costante miglioramento della governance.

La funzione Internal Audit supporta operativamente l'Organismo di Vigilanza nello svolgimento delle attività di vigilanza.

- **Modello Data Protection**

Nel corso del 2022 sono proseguite le attività di presidio degli adempimenti previsti dal Regolamento UE 2016/679 e dal Framework di Data Protection di Gruppo in materia di Data Protection, aggiornato nel 2021 al fine di (i) recepire gli approcci interpretativi del Garante per la protezione dei dati personali e dell'European Data Protection Board, (ii) semplificare alcuni processi definiti dalle Comunicazioni Organizzative di Gruppo in materia, (iii) applicare best practice di settore, (iv) recepire le recenti modifiche organizzative intervenute nel Gruppo.

In riferimento a quest'ultimo, nel corso del 2022, Busitalia ha ridefinito il Modello di Gestione per la Protezione dei Dati Personali per sé e nelle Società controllate.

Sono inoltre in corso, con il supporto del Data Protection Officer societario, le attività legate all'aggiornamento del Registro dei Trattamenti – di cui è stata adottata una versione informatizzata - e delle informative sulla protezione dei dati personali, nonché le attività connesse alla gestione delle richieste di esercizio dei diritti degli interessati, alla stipula degli Accordi di Data Protection allegati ai contratti che comportino il trattamento di dati personali con il coinvolgimento di Terze parti, ai Data Protection Impact Assessment.

Infine, nel 2022 è proseguita tra i dipendenti l'attività di formazione in e-learning dedicata al Framework di Data Protection aggiornato, nonché sono state avviate specifiche iniziative formative volte non solo ad accrescere internamente una cultura della data protection societaria mediante un'illustrazione di dettaglio del contesto normativo ed aziendale di riferimento, ma anche a dotare la platea aziendale interessata di indicazioni operative nella gestione dei rapporti con le terze parti.

## **INVESTIMENTI**

Nel corso dell'esercizio la Società ha realizzato investimenti complessivi dell'esercizio per 4.622 mila euro che hanno interessato principalmente:

- a) investimenti in "Immobili, impianti e macchinari" per 4.373 mila euro relativi principalmente all'acquisto di nuovi autobus n.16 Crossway comprensivi di tutti gli allestimenti (per 3.616 mila euro) oltre di allestimenti e sistemi informativi di bordo su autobus entrati in esercizio nel 2022 (576 mila euro) e ad acquisti di altri beni principalmente mobili e arredi (160 mila euro) e a interventi di manutenzione straordinaria su immobili di terzi (21 mila euro);
- b) investimenti in "attività immateriali" per 249 mila euro legati agli sviluppi del *software* aziendale integrato Board, oltre a sviluppi del Software utilizzato per la rendicontazione dei Ricavi da mercato.

## **ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO**

Nel corso del 2022 non sono stati attivati dalla Società attività o progetti di ricerca e sviluppo.

## ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE

Nel corso dell'esercizio 2022 la Società ha assicurato le proprie aree di *business* anche attraverso le sue società controllate e partecipate. In particolare:

- la gestione dei servizi sostitutivi ferroviari sull'intero territorio nazionale per conto della consociata Trenitalia attraverso la società controllata **Busitalia Rail Service S.r.l.**, e che attraverso la partecipazione di quest'ultima al Consorzio Elio S.c.ar.l. cura anche quota parte dei servizi sostitutivi realizzati in Lombardia per conto della società Trenord;
- la gestione dei contratti di servizio extraurbano ed urbano **in Umbria**, attraverso partecipazione alle **Società Consortili** operanti nell'ambito della Regione Umbria;
- la gestione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale nei Bacini di Padova e Rovigo attraverso la controllata **Busitalia Veneto S.p.A.** e del Bacino di Salerno attraverso la società controllata **Busitalia Campania S.p.A.**
- la gestione del comparto dedicato al trasporto turistico nella città di Firenze attraverso il controllo della società **Firenze City Sightseeing S.r.l.** tramite la partecipazione di maggioranza di Ataf Gestioni S.r.l.;
- la gestione dei servizi di manutenzione alla flotta attraverso il controllo della società **SAVIT S.r.l.**;
- la presenza all'estero, in Olanda, nel settore del TPL gomma e tramviario attraverso le controllate **Qbuzz BV** e **Qbuzz MS BV**.

Nel complesso, l'andamento dell'insieme delle società controllate e partecipate nel corso del 2022 è stato ancora impattato dalla pandemia Covid-19 con riferimento ai ricavi da traffico e da un generale aumento del costo delle materie prime a seguito dello scoppio della guerra in Ucraina e del complesso Quadro Macroeconomico illustrato in precedenza.

In particolare, si riassumono i risultati di Conto Economico delle società controllate dirette registrati nell'esercizio 2022:

- Busitalia Rail Service S.r.l.:
  - o RICAVI pari a 82,2 milioni di euro con un incremento di 6,6 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
  - o EBITDA di circa 12,5 milioni di euro con un'incidenza del 15,2% rispetto al totale ricavi;
  - o Risultato Netto, si registra un utile di circa 6,8 milioni di euro in aumento rispetto al 2021 di 1,5 milioni di euro.
- Busitalia Veneto S.p.A.:
  - o RICAVI pari a 87,2 milioni di euro con un decremento di 0,9 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
  - o EBITDA di 2,5 milioni di euro con un'incidenza del 2,9% rispetto al totale ricavi;
  - o Risultato Netto registra una perdita di circa 11,8 milioni di euro, in peggioramento di circa 2,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.
- Busitalia Campania S.p.A.:
  - o RICAVI pari a 37,1 milioni di euro sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente;
  - o EBITDA negativo pari a circa 34 mila euro, con un'incidenza del -0,09% rispetto al totale ricavi;
  - o Risultato Netto che registra una perdita di oltre 2,3 milioni di euro.

- Savit S.r.l.:
  - o RICAVI pari a 10,5 milioni di euro con un decremento di 2 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
  - o EBITDA con un importo positivo pari a circa 0,1 milioni di euro con un'incidenza del 4,4% rispetto al totale ricavi;
  - o Risultato Netto positivo di 28 mila euro.
  
- Ataf Gestioni S.r.l.:
  - o RICAVI pari a 9,6 milioni di euro con un decremento di 53,7 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
  - o EBITDA pari a 11,8 milioni di euro con un'incidenza del 122,9% rispetto al totale ricavi;
  - o Risultato Netto positivo pari a 10,9 milioni di euro, con un incremento di circa 8,7 milioni di euro rispetto all'anno precedente.

Con riferimento alle società estere:

- Qbuzz B.V.:
  - o RICAVI pari a circa 333 milioni di euro con un incremento di 34,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
  - o EBITDA con un valore positivo pari a circa 45,7 milioni di euro, con un'incidenza del 13,7% rispetto al totale ricavi;
  - o Risultato Netto con una perdita di 2,3 milioni di euro con un peggioramento di circa 3,9 milioni di euro dell'esercizio precedente.
  
- QBUZZ Mobility Service B.V.:
  - o Con un volume d'affari complessivo di circa 1,7 milioni di euro, si è attestata su risultati di sostanziale pareggio, stante la sua missione ancillare nei confronti della società Qbuzz B.V.

Le Società Consortili partecipate dalla Società hanno chiuso il bilancio al 31 dicembre 2022 in sostanziale pareggio. Tale risultato è connesso alla natura di tali società, che presidiano la gestione dei contratti di servizio, ma con l'effettuazione dei servizi, attraverso risorse umane e tecniche, assicurati dai consorziati.

## **AZIONI PROPRIE**

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

## **RAPPORTI CON PARTI CORRELATE**

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

intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

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

## **ALTRE INFORMAZIONI**

### **Sedi secondarie**

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

## **PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI**

### **Premessa**

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali di rilievo in essere al 31 dicembre 2022. A tutt'oggi, e salvo ove diversamente specificato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società sia esposta a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria.

### **Procedimenti Penali**

Nell'ambito del Procedimento penale n. 6769/2015 avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia, il Giudice dell'Udienza Preliminare, con decreto in data 11.6.2018, ha disposto il rinvio a giudizio degli indagati e della Società, provvedendo a riqualificare il reato in imputazione da quello previsto dall'art. 640 bis c.p. in quello meno grave di cui all'art. 640, comma 2 n. 1 (Truffa aggravata ai danni dello Stato). E' in corso la fase dibattimentale, non ancora conclusa alla data di approvazione del presente bilancio.

Procedimento penale n. 6224/2016 RGNR, pendente dinanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Parma, avviato nel 2017, per i reati di turbata libertà degli incanti (art. 353 c.p.), rivelazione del contenuto di documenti segreti (art. 621 c.p.) e corruzione tra privati (art. 2635 commi 2 e 3 c.c.) asseritamente commessi nell'ambito della partecipazione alla gara svoltasi nel 2015 per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma nel bacino della Provincia di Parma. La contestazione alla Società riguarda il presunto illecito amministrativo previsto dall'art. 25 ter, comma 1, lett. s bis) del D.Lgs. n. 231/2001) collegato al reato di corruzione tra privati.

In data 22.12.2020, il G.U.P. del Tribunale di Parma ha emesso il decreto che dispone il giudizio a carico della Società in relazione all'illecito amministrativo ex D.Lgs. n. 231/2001 e in qualità di responsabile civile in relazione alle condotte ascritte all'Amministratore Delegato e a un dirigente della Società anch'essi rinviati a giudizio.

E' in corso la fase dibattimentale, non ancora conclusasi alla data di approvazione del presente bilancio.

---

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

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

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

### **Procedimenti Dinanzi alle Autorità Nazionali e Comunitarie**

Procedimento istruttorio A536 avviato con provvedimento del 3.6.2020 dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ("AGCM") volto ad accertare l'eventuale violazione dell'art. 102 TFUE in materia di abuso di posizione dominante nei confronti del consorzio ONE s.c.r.l. e di 26 operatori consorziati, (tra i quali, Busitalia Sita-Nord) in relazione a una presunta strategia ostruzionistica e dilatoria consistente nel mancato trasferimento di informazioni e dati necessari, nonché nella mancata attuazione degli atti propedeutici al trasferimento dei beni essenziali ai fini del subentro del nuovo aggiudicatario nella gestione dei servizi di TPL oggetto della procedura di gara indetta dalla Regione Toscana.

Con delibera assunta in data 21 giugno 2022, l'AGCM ha adottato il provvedimento di conclusione del procedimento accertando l'esistenza di un abuso di posizione dominante commesso dalla maggior parte delle società coinvolte nel procedimento e irrogando alle medesime alcune sanzioni amministrative pecuniarie. La sanzione irrogata a Busitalia ammonta a € 53.991,51 ed è stata versata. La società ha impugnato il provvedimento in questione dinanzi al TAR del Lazio. L'udienza di discussione non è stata ancora fissata.

Non sono pendenti altri procedimenti dinanzi ad altre autorità nazionali e comunitarie.

### **Adesione al consolidato fiscale**

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

### Informativa relativa all'articolo 2497 ter

La Società è sottoposta ad attività di direzione e coordinamento di Trenitalia S.p.A..

Come già anticipato nel paragrafo Nuova Governance di Polo, inserita nella presente Relazione sulla Gestione, con effetto dal 1<sup>o</sup> giugno 2022, Busitalia Sita Nord S.r.l. ha adottato il Regolamento del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, che disciplina l'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento nell'ambito del medesimo Gruppo.

L'articolo 2.5 del citato Regolamento prevede che, tra le altre, Busitalia Sita Nord S.r.l. adotta le decisioni susseguenti ad un atto di direzione e coordinamento, fermi restando (i) la propria responsabilità di previa valutazione del rispetto delle normative applicabili, dei principi di corretta gestione societaria ed imprenditoriale e di rispondenza all'interesse della società che adotta le predette decisioni e (ii) gli obblighi di legge. L'articolo 2.6 del citato Regolamento prevede altresì che qualora, tra le altre, Busitalia Sita Nord S.r.l. ritenga di non conformarsi all'atto di direzione e coordinamento formulato, la stessa dovrà tempestivamente darne motivata comunicazione scritta alla società che ha formulato il relativo atto.

Nel corso del 2022 il Consiglio di Amministrazione di Busitalia Sita Nord S.r.l. ha adottato le seguenti decisioni a seguito di atti di direzione e coordinamento dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.:

- Approvazione del Regolamento del Consiglio di Amministrazione
- Approvazione della Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (recepita dalla Capogruppo di settore Trenitalia S.p.A.).

Busitalia Sita Nord S.r.l. ha inoltre adottato ulteriori decisioni conseguenti ad altri atti di direzione e coordinamento dell'Azionista unico di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e della Capogruppo di Settore Trenitalia S.p.A., al fine di far evolvere l'assetto organizzativo e procedurale della Società in coerenza con le logiche di Gruppo.

### Informativa sulla retribuzione dei vertici aziendali

Si riepilogano di seguito gli emolumenti assegnati ai vertici aziendali:

<b>Presidente del Consiglio di Amministrazione</b>		<b>Emolumenti annuali</b>
Compenso fisso:	emolumento carica ex art. 2389 I comma c.c.	70.000
Compenso fisso:	emolumento deleghe ex art. 2389 III comma c.c.	
<b>Amministratore Delegato e Direttore Generale</b>		<b>Emolumenti annuali</b>
Compenso fisso:	emolumento deleghe ex art. 2389 III comma c.c.	30.000
Compenso fisso:		220.000
Compenso variabile:		80.000

## **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

Il 2022 è stato caratterizzato dal perdurare degli effetti post pandemia Covid-19, che ha comportato ancora significative flessioni nei volumi dei passeggeri trasportati e quindi dei ricavi da traffico dei titoli di viaggio. A tale fenomeno si è aggiunto lo scoppio della guerra in Ucraina, con un significativo aumento dei costi dei carburanti nonché un generale aumento dei costi delle materie prime che ha impattato fortemente i conti economici delle società.

La società è stata quindi indotta a adottare, ove possibile, le misure di contenimento costi, ed ha avviato i confronti con gli Enti affidanti allo scopo di vedersi riconosciuti gli attesi riequilibri contrattuali.

La Holding FS ha poi trasmesso già alla fine del 2021, le Linee Guida a tutte le società del Gruppo, ai fini della predisposizione di un Piano Industriale di durata decennale.

Il Consiglio di Amministrazione di Busitalia ha quindi approvato in data 15 marzo 2022 il Piano industriale 2022-2031 e lo ha aggiornato nella seduta dell'8 marzo 2023, in coerenza con le Linee Guida ricevute, come meglio espresso nella sezione Principali Eventi dell'esercizio.

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

Roma, 8 marzo 2023

L'Amministratore Delegato e Direttore Generale

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti  
contabili societari

## **Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022**

## Prospetti contabili

**Conto economico***valori in unità di euro*

	Note	2022	2021
<b>Ricavi e proventi</b>		<b>110.554.725</b>	<b>103.758.400</b>
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	100.957.866	92.794.769
Altri proventi	5	9.596.858	10.963.631
<b>Costi operativi</b>		<b>(112.781.989)</b>	<b>(100.941.796)</b>
Costo del personale	6	(56.496.911)	(53.731.286)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	7	(15.891.572)	(9.930.613)
Costi per servizi	8	(30.624.071)	(25.407.114)
Altri costi operativi	9	(2.897.618)	(1.764.129)
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	10	(6.871.817)	(10.108.654)
<b>Risultato operativo</b>		<b>(2.227.264)</b>	<b>2.816.605</b>
<b>Proventi e oneri finanziari</b>			
Proventi finanziari	11	10.189.944	3.787.299
Oneri finanziari	12	(2.283.216)	(15.590.977)
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>5.679.464</b>	<b>(8.987.073)</b>
Imposte sul reddito	13	718.651	580.225
<b>Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali</b>	14	-	2.466.834
<b>Risultato netto d'esercizio</b>		<b>6.398.115</b>	<b>(5.940.015)</b>

**Conto economico complessivo**

	valori in unità di euro		
	Note	2022	2021
<b>Risultato netto d'esercizio</b>	27	<b>6.398.115</b>	<b>(5.940.015)</b>
<b>Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:</b>		<b>886.562</b>	<b>407.445</b>
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	29	1.166.528	536.112
Effetto fiscale Utili /(perdite) relativi a benefici attuariali	29	(279.967)	(128.667)
<b>Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:</b>			
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 delle attività finanziarie valutate FVTOCI		-	-
Effetto fiscale delle variazioni di fv delle attività finanziarie valutate FVTOCI		-	-
Differenze di cambio		-	-
<b>Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali</b>		<b>886.562</b>	<b>407.445</b>
<b>Totale Conto economico complessivo dell'esercizio</b>		<b>7.284.676</b>	<b>(5.532.570)</b>

## Situazione patrimoniale – finanziaria

valori in unità di euro

	Note	31.12.2022	31.12.2021
<b>Attività</b>			
<b>Attività non correnti</b>			
Immobili, impianti e macchinari	15	45.981.298	51.491.169
Investimenti immobiliari	17	3.590.009	3.753.541
Attività immateriali	18	11.294.696	11.457.486
Attività per imposte anticipate	19	862.175	1.142.142
Partecipazioni	20	42.319.287	42.314.287
Altre attività non correnti	22	321.676	36.279
<b>Totale</b>		<b>104.369.141</b>	<b>110.194.904</b>
<b>Attività correnti</b>			
Rimanenze	23	2.494.473	2.442.133
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	21	13.124.720	9.927.276
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	25	9.525	599.320
Crediti tributari	26	377.033	243.707
Crediti commerciali e contratti di servizio correnti	24	51.512.896	52.127.483
Altre attività correnti	22	14.763.608	21.895.302
<b>Totale</b>		<b>82.282.255</b>	<b>87.235.221</b>
<b>Totale attività</b>		<b>186.651.396</b>	<b>197.430.125</b>
<b>Patrimonio Netto e passività</b>			
<b>Patrimonio Netto</b>			
Capitale sociale	27	73.000.000	73.000.000
Riserve	27	7.364.939	6.478.378
Utili (Perdite) portati a nuovo	27	(17.469.161)	(11.529.146)
Utile (Perdite) d'esercizio	27	6.398.115	(5.940.015)
<b>Totale</b>		<b>69.293.893</b>	<b>62.009.217</b>
<b>Passività</b>			
<b>Passività non correnti</b>			
Finanziamenti a medio/lungo termine	28	40.238.685	43.933.724
Benefici ai dipendenti	29	10.037.586	12.425.763
Fondi rischi e oneri	30	3.230.170	3.224.616
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	31	3.497.523	4.256.859
Passività per imposte differite	19	519.763	519.763
Altre passività non correnti	32	250.883	249.053
<b>Totale</b>		<b>57.774.610</b>	<b>64.609.778</b>
<b>Passività correnti</b>			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	28	18.515.707	24.440.044
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	31	759.337	2.830.707
Debiti commerciali	33	24.697.851	29.395.627
Altre passività correnti	32	15.609.999	14.144.753
<b>Totale</b>		<b>59.582.894</b>	<b>70.811.131</b>
<b>Totale passività</b>		<b>117.357.504</b>	<b>135.420.908</b>
<b>Totale Patrimonio Netto e passività</b>		<b>186.651.396</b>	<b>197.430.125</b>

## Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

valori in unità di euro

	Riserve							Utile (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
	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			
<b>Saldo al 1 gennaio 2021</b>	<b>73.000.000</b>	<b>1.521.537</b>	-	<b>8.249.598</b>	-	<b>(3.700.204)</b>	<b>6.070.931</b>	<b>9.749.841</b>	<b>(21.278.988)</b>	<b>67.541.784</b>
Utile/(Perdita) d'esercizio Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto									(5.940.015)	(5.940.015)
<b>Utile/(Perdite) complessivo</b>						<b>407.446</b>	<b>407.446</b>			<b>407.446</b>
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente Distribuzione dividendi Aumento di capitale (riduzione di capitale) Altri movimenti								(21.278.988)	21.278.988	-
<b>Saldo al 31 dicembre 2021</b>	<b>73.000.000</b>	<b>1.521.537</b>	-	<b>8.249.598</b>	-	<b>(3.292.758)</b>	<b>6.478.377</b>	<b>(11.529.147)</b>	<b>(5.940.015)</b>	<b>62.009.217</b>
<b>Saldo al 1° gennaio 2022</b>	<b>73.000.000</b>	<b>1.521.537</b>	-	<b>8.249.598</b>	-	<b>(3.292.758)</b>	<b>6.478.377</b>	<b>(11.529.147)</b>	<b>(5.940.015)</b>	<b>62.009.217</b>
Aumento di capitale (riduzione di capitale) Utile/(Perdita) d'esercizio Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto									6.398.115	6.398.115
<b>Utile/(Perdite) complessivo</b>						<b>886.562</b>	<b>886.562</b>			<b>886.562</b>
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente Distribuzione dividendi Aumento di capitale (riduzione di capitale) Altri movimenti								(5.940.015)	5.940.015	-
<b>Saldo al 31 dicembre 2022</b>	<b>73.000.000</b>	<b>1.521.537</b>	-	<b>8.249.598</b>	-	<b>(2.406.196)</b>	<b>7.364.939</b>	<b>(17.469.162)</b>	<b>6.398.115</b>	<b>69.293.893</b>

**RENDICONTO FINANZIARIO***valori in unità di euro*

	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<b>Utile/(perdita) di esercizio</b>	<b>6.398.115</b>	<b>(5.940.015)</b>
Imposte sul reddito	(718.651)	(580.225)
Proventi/(oneri) finanziari	(7.906.728)	(1.707.206)
Ammortamenti	8.335.404	9.486.634
Minusvalenze/(Plusvalenze) da alienazione	(13.040)	(7.955.555)
Accantonamenti e svalutazioni	(711.777)	19.224.626
Variazione delle rimanenze	(52.340)	91.140
Variazione dei crediti commerciali	2.078.175	10.473.459
Variazione dei debiti commerciali	(4.697.776)	7.545.717
Variazione delle altre passività	1.467.076	(2.391.712)
Variazione delle altre attività	6.846.297	4.898.768
Utilizzi fondi rischi e oneri	(518.336)	(2.675.951)
Pagamento benefici ai dipendenti	(1.449.569)	(4.933.795)
Variazione dei crediti/debiti per imposte che non generano flussi di cassa	585.325	148.951
Interessi incassati/(pagati)	(2.093.665)	(1.659.258)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' OPERATIVA</b>	<b>7.548.510</b>	<b>24.025.578</b>
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(4.373.013)	(11.033.262)
Investimenti in attività immateriali	(249.221)	(184.893)
Investimenti in partecipazioni	(5.000)	
<b>Investimenti al lordo dei contributi</b>	<b>(4.627.234)</b>	<b>(11.218.155)</b>
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	9.031	-
Disinvestimenti da cessione Gara Toscana	-	22.189.717
<b>Disinvestimenti</b>	<b>9.031</b>	<b>22.189.717</b>
Contr-Immobili, impianti e macchinari	2.113.992	5.991.028
<b>Contributi</b>	<b>2.113.992</b>	<b>5.991.028</b>
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO</b>	<b>(2.504.211)</b>	<b>16.962.590</b>
Variazione delle passività del leasing	(2.967.142)	(2.668.596)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(4.619.376)	(23.769.854)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(5.000.000)	(20.000.000)
Variazione delle attività finanziarie	(3.197.444)	2.533.209
Variazione delle passività finanziarie	-	-
Dividendi	10.149.868	3.489.727
Variazioni patrimonio netto	-	-
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' FINANZIARIA</b>	<b>(5.634.094)</b>	<b>(40.415.514)</b>
<b>Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio</b>	<b>(589.797)</b>	<b>573.657</b>
<b>Disponibilità liquide a inizio periodo</b>	<b>599.322</b>	<b>25.665</b>
<b>Disponibilità liquide a fine periodo</b>	<b>9.525</b>	<b>599.322</b>

## Note al bilancio

### 1. Premessa

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

La Società è soggetta alla direzione e coordinamento di Trenitalia S.p.A..

La pubblicazione del presente bilancio è stata autorizzata dal Consiglio di Amministrazione in data 08 marzo 2023 e lo stesso sarà sottoposto all'Assemblea per l'approvazione ed il successivo deposito, entro i termini previsti dalla legge. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio.

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

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

### 2. Criteri di redazione del bilancio

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards - IAS* e *International Financial Reporting Standards - IFRS*) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi riportati nel presente documento.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nella predisposizione del presente bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021.

I Prospetti contabili redatti al 31 dicembre 2022 recepiscono le risultanze di un'analisi di benchmark, volta al miglioramento dell'informativa conseguentemente anche i risultati economico e patrimoniali del 2021 sono stati riclassificati nel rispetto del principio della comparabilità. Tra le principali modifiche si rileva l'eliminazione dallo schema di Conto Economico della voce Costi per godimento beni di terzi (riportata all'interno dei Costi per servizi) e l'accorpamento delle voci Ammortamento, Svalutazioni e Accantonamenti in un'unica voce.

## **CONTINUITA' AZIENDALE**

Il presente bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. In particolare, Busitalia Sita Nord continuerà ad operare nei seguenti bacini della Regione Umbria per l'espletamento dei Servizi TPL di gomma, ferro e navigazione e Servizi a mercato, oltre ai Servizi a Mercato nonché proseguirà il suo ruolo di sub holding per i Service di Staff ed informatici.

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

## **Impatti derivanti dalla Gara servizi TPL della Direzione Regionale Umbria**

Con riferimento alla situazione della gara per l'assegnazione dei servizi TPL in Umbria, la Regione Umbria con Delibera della Giunta Regionale n. 203 del 25 marzo 2020 ha dato mandato all'Agenzia della Mobilità (Umbria TPL Mobilità S.p.A.)

per la predisposizione della documentazione prodromica all'esperimento della gara ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Regionale e Locale.

Si è svolta in data 9 febbraio 2023 la consultazione prevista dalla Misura 4.5. della Delibera ART n. 154/2019 per l'individuazione dei beni strumentali (reti, impianti e infrastrutture; materiale rotabile; beni mobili, incluse le banche dati) alla gestione dei servizi.

Si segnala in particolare che tali Delibere non esplicitano le logiche di determinazione né del perimetro dei beni da considerare come essenziali (e quindi da trasferire all'eventuale subentrante) né delle modalità di valorizzazione del prezzo di cessione.

Sulla base di quanto illustrato nella consultazione circa i tempi della procedura è possibile ipotizzare che l'avvio dei servizi avvenga non prima dell'esercizio 2024.

Gli Amministratori hanno conseguentemente, sulla base delle motivazioni sopra riportate, redatto il bilancio di esercizio nel presupposto della continuità.

### **3. Principali principi contabili applicati**

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

#### **Immobili, impianti e macchinari**

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

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

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

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

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

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

## Beni in *leasing*

### i. Individuazione

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

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

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

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

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

### ii. Contabilizzazione successiva

Alla data di decorrenza del *leasing*, la Società rileva l'attività per il diritto di utilizzo (*Right of Use* o RoU) nella corrispondente voce delle immobilizzazioni a seconda della natura del bene, e le passività del *leasing* (*lease liability*), classificate nelle voci Passività finanziarie correnti e non correnti. L'attività consistente nel diritto di utilizzo viene inizialmente valutata al costo,

comprensivo dell'importo della valutazione iniziale della passività del *leasing*, rettificato dei pagamenti dovuti per il *leasing* effettuati alla data o prima della data di decorrenza, incrementato dei costi diretti iniziali sostenuti e di una stima dei costi che il locatario dovrà sostenere per lo smantellamento e la rimozione dell'attività sottostante o per il ripristino dell'attività sottostante o del sito in cui è ubicata, al netto degli incentivi al *leasing* ricevuti.

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

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

La passività del *leasing*, successivamente alla valutazione iniziale alla data di decorrenza, è valutata al costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo ed è rimisurata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il *leasing* derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che la Società prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando la Società modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, proroga o risoluzione. Quando la passività del *leasing* viene rimisurata, il locatario procede ad una corrispondente modifica dell'attività per il diritto di utilizzo. Se il valore contabile dell'attività per il diritto di utilizzo è ridotto a zero, la modifica viene rilevata nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

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

### **Investimenti immobiliari**

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

Nel caso in cui venga avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce Rimanenze a seguito del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della

destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le rimanenze e ne viene sospeso l'ammortamento.

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

### **Attività immateriali**

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

*(a) Concessioni, licenze e marchi*

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

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

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

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

*(c) Avviamento*

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

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

*(d) Costi di ricerca e sviluppo*

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

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

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

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

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

## **Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Aggregazioni Aziendali**

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

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

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

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

## Strumenti Finanziari

### i. Classificazione e valutazione di Attività finanziarie

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

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

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

#### (a) Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**ii. Classificazione e valutazione di Passività finanziarie**

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

**iii. Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari derivati**

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

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

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

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

#### iv. Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Determinazione del *fair value*

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

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

### Rimanenze

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

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

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

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

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

### Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

## Benefici ai dipendenti

### Benefici a breve termine

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

### Piani a benefici definiti e a contribuzione definita

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

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

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

## Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior

stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.

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

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

### **Ricavi da contratti con i clienti**

#### **i. Rilevazione iniziale e valutazione successiva**

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

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

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

## Ricavi per servizi di trasporto

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

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

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

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

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

I servizi di trasporto rappresentano la performance obligation. I ricavi sono considerati di competenza pro rata temporis in base a quanto previsto dal contratto. Se i servizi contrattualizzati non sono forniti nelle stesse quantità (es soppressioni) il contratto prevede il riconoscimento di rettifiche del corrispettivo. Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi il riconoscimento dei ricavi avviene over time.

### ii. Corrispettivi variabili

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

### iii. Presenza di una componente finanziaria significativa

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

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

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

**Contributi pubblici**

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

*Contributi in conto impianti*

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

*Contributi in conto esercizio*

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici alla Società a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alla voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" e "Altri proventi" come componente positiva del conto economico. Nello specifico sono state iscritte tra gli "Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni" le quote dei ristori Covid -19 per mancati ricavi da traffico relative ai diversi decreti già recepiti da Delibera Regionale che ha effettuato l'assegnazione da parte dell'ente erogatore a favore della Società.

**Dividendi**

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

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

**Riconoscimento dei costi**

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

**Imposte sul reddito**

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della Società e in conformità alle vigenti normative fiscali. Le imposte anticipate, relative alle perdite fiscali pregresse, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte

anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

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

### **Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione**

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

- rappresenta un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è parte di un piano coordinato di dismissione di un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è una controllata acquisita esclusivamente allo scopo di essere rivenduta.

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

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

### **PRINCIPI CONTABILI DI RECENTE EMANAZIONE**

#### **PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI E INTERPRETAZIONI DI PRIMA ADOZIONE**

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2022.

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

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

- IFRS 3 Business Combination: aggiorna il riferimento presente nell'IFRS 3 al Conceptual Framework nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni dello standard;
- IAS 16 Property, Plant and Equipment: non consente di dedurre dal costo dell'immobilizzazione l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti prima che l'asset sia pronto per l'uso. Tali ricavi di vendita e i relativi costi saranno rilevati a conto economico;
- IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets: chiarisce quali voci di costo si devono considerare per valutare se un contratto sarà in perdita;
- Annual Improvements 2018-2020: le modifiche sono state apportate all'IFRS 1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards, all'IFRS 9 Financial Instruments, allo IAS 41 Agriculture e agli Illustrative Examples che accompagnano l'IFRS 16 Leases.

Le modifiche sono entrate in vigore dal 1° gennaio 2022. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente Informativa finanziaria.

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

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

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

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

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

Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2023.

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

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

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

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

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

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

Le modifiche inizialmente sarebbero dovute entrare in vigore dal 1° gennaio 2022, tuttavia lo IASB, con un secondo documento pubblicato il 15 giugno 2020, ne ha differito l'entrata in vigore al 1° gennaio 2024.

***Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback***

In data 22 settembre 2022 lo IASB ha emesso Lease Liability in a Sale and Leaseback (Amendments to IFRS 16) con l'obiettivo di chiarire le modalità di valutazione e contabilizzazione delle operazioni di sale and leaseback per il venditore-locatario che soddisfano i requisiti dell'IFRS 15.

Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2024.

**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, fra cui l'impatto del perdurare della pandemia COVID-19 tuttora in divenire, l'invasione russa dell'Ucraina, la situazione macroeconomica e la crisi energetica, 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 delle stime stesse.

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.

## SETTORI OPERATIVI

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

### 4. Ricavi delle vendite e delle prestazioni (100.958 mila euro)

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Variazione</b>
<b>Ricavi da Servizi di Trasporto</b>	<b>90.031</b>	<b>80.988</b>	<b>9.043</b>
Ricavi da mercato	25.912	20.342	5.570
Ricavi da Regioni	64.120	60.646	3.473
<b>Ricavi da servizi diversi</b>	<b>589</b>	<b>524</b>	<b>65</b>
<b>Altri ricavi vendite e prestazioni</b>	<b>10.338</b>	<b>11.283</b>	<b>(945)</b>
Ricavi da Gestione immobiliare	971	1.015	(44)
Contributi da Regioni	6.216	6.249	(33)
Ristori Covid-19 ex Direzione Toscana	3.151	-	3.151
Ristori Covid-19 Direzione Umbria	-	4.019	(4.019)
<b>Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>	<b>100.958</b>	<b>92.795</b>	<b>8.163</b>

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei Ricavi derivanti da Servizi di Trasporto distinti tra Ricavi da mercato e da Contratto di servizio:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Variazione</b>
<b>Ricavi da mercato</b>	<b>25.912</b>	<b>20.342</b>	<b>5.570</b>
T.P.L. Gomma	11.727	9.487	2.240
T.P.L. Ferro	7.630	7.479	151
Servizi sostitutivi treno	3.189	1.868	1.321
Navigazione	891	857	34
Servizi a Mercato	2.475	651	1.824
<b>Ricavi da Regioni</b>	<b>64.120</b>	<b>60.646</b>	<b>3.473</b>
Umbria Gomma	56.140	53.467	2.673
Umbria Ferro	7.288	6.490	798
Umbria Navigazione	692	690	2
<b>Totale Ricavi da servizi di trasporto</b>	<b>90.031</b>	<b>80.988</b>	<b>9.043</b>

La voce presenta un incremento di 9.043 mila euro (rispetto al 2021 pari a 8.163 mila euro), per effetto dei seguenti fenomeni:

- Aumento di 5.570 mila euro dei Ricavi da servizi a mercato. Le variazioni sono sostanzialmente dovute al recupero dei ricavi avuto dopo il periodo pandemico. Nello specifico sono relativi a:
  - 2.240 mila euro maggiori introiti da titoli di viaggio del servizio di TPL su gomma;
  - 151 mila euro ricavi da servizi da TPL su ferro, sostanzialmente in linea con lo scorso anno;
  - 1.321 mila euro maggiori servizi sostitutivi del treno svolti per conto della Società Busitalia Rail Service;
  - 34 mila euro di servizi navigazione, sostanzialmente in linea con lo scorso anno;
  - 1.824 mila euro incremento dei servizi di noleggio/servizi a mercato.
  
- Incrementi di 3.473 mila euro dei Ricavi da contratti di servizio da Regioni che fanno riferimento a:
  - ai corrispettivi TPL Gomma, per 2.673 mila euro di maggiori ricavi per effetto congiunto dell'incremento dato dall'applicazione del tasso di inflazione programmata previsto contrattualmente a pari al 7.1%, al netto della variazione in diminuzione dei servizi scolastici aggiuntivi che nel 2021 erano incrementati per effetto delle misure anticontagio Covid-19 previste dalla normativa;
  - ai corrispettivi aggiuntivi TPL Ferro, per 798 mila euro, per effetto dei rincari dei costi del carburante ed il mancato recupero dell'accisa;
  - ai corrispettivi della navigazione sostanzialmente in linea rispetto al 2021 registrando una variazione di 2 mila euro.

Il saldo dei **"Ricavi da servizi diversi"** pari a 589 mila euro fa riferimento alla gestione del servizio dei parcheggi in incremento rispetto al 2021 di 65 mila euro del tutto fisiologica.

Il saldo della voce **"Altri Ricavi da vendite e prestazioni"** si attesta a 10.338 mila euro con una variazione in diminuzione di 945 mila euro rispetto al 2021 per effetto delle seguenti variazioni:

- Aumento di 3.151 mila euro per ristori Covid-19 deliberati dalla Giunta Regionale della Regione Toscana nel corso del 2022 a titolo di Anticipazioni per mancati ricavi da mercato di competenza dell'esercizio 2020 e 2021.
- Diminuzione di 4.019 mila euro dei ristori Covid-19 in considerazione delle attribuzioni effettuate dalla Regione Umbria nel corso del 2021. Si rileva che nel corso del 2022 la Regione Umbria non ha ancora emesso nessun Decreto in merito ai residui importi dei ristori spettanti alla Società.
- Diminuzione di 33 mila euro dei Ricavi da contributi che fa riferimento alla stima dei contributi per CCNL e oneri di malattia spettanti alla Società;
- Diminuzione di 44 mila euro dei ricavi da gestione immobiliare per effetto prevalentemente di conguagli relativi ad esercizi precedenti.

In considerazione di quanto sopra riportato l'ammontare dei **"Ricavi delle vendite e delle prestazioni"** si attesta al 31 dicembre 2022 a 100.958 mila euro rispetto ai 92.795 mila euro del 2021 registrando una complessiva variazione in aumento di 8.163 mila euro.

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Nazionale	90.620	81.512
Europeo		
Extra UE		
<b>Totale ricavi da contratti con i clienti</b>	<b>90.620</b>	<b>81.512</b>
<b>Ricavi da mercato</b>	<b>25.912</b>	<b>20.342</b>
Prodotti del traffico viaggiatori	25.912	20.342
Prodotti del traffico merci		
<b>Ricavi da contratti di servizio</b>	<b>64.708</b>	<b>61.170</b>
Contratto di Servizio Pub. e altri Contr	1.850	2.102
Ricavi da Regioni	62.270	58.544
Altri ricavi da servizi	589	524
<b>Totale ricavi da contratti con i clienti</b>	<b>90.620</b>	<b>81.512</b>
Servizi trasferiti in un determinato momento		
Servizi trasferiti nel corso del tempo	90.620	80.988
<b>Totale ricavi da contratti con i clienti</b>		
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	10.338	11.283
<b>TOTALE RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI</b>	<b>100.958</b>	<b>92.795</b>

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	4.204	6.056
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti"	-	-
Attività da contratto	28.011	9.309
Passività da contratto	-	-

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

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

	<i>valori in mila euro</i>	
	<b>Attività da contratto</b>	<b>Passività da contratto</b>
<b>Saldo al 31 dicembre 2021</b>	<b>9.309</b>	<b>-</b>
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"		
Incrementi delle passività da contratto, al netto degli importi rilevati tra i ricavi nel corso dell'esercizio		
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti		
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	22.164	-

Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento

Aggregazioni aziendali

Altre variazioni

(3.462)

-

**Saldo al 31 dicembre 2022**

**28.011**

-

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Variazione</b>
<b>Obblighi tariffari e di servizio</b>			
per il trasporto viaggiatori	64.120	60.646	3.474
per il trasporto merci	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>64.120</b>	<b>60.646</b>	<b>3.474</b>

### Costi del contratto

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

### Informazioni sulle rimanenti obbligazioni di fare

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

## 5. Altri proventi (9.597 mila euro)

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>variazioni</b>
Proventi e prestazioni diverse	9.571	10.909	(1.337)
Rimborsi dal personale	4	47	(44)
Plusvalenze ordinarie	22	8	14
<b>Altri Proventi</b>	<b>9.597</b>	<b>10.964</b>	<b>(1.367)</b>

Di seguito la disaggregazione delle voci per categoria:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Variazione</b>
Corrispettivi Minimetro e mobilità alternativa	4.168	4.257	(89)
Rimborsi e recuperi diversi	4	47	(44)
Riversamenti cariche sociali	452	778	(325)
Indennizzi assicurativi attivi	401	349	52
Multe e penalità	164	33	131
Altre prestazioni e proventi diversi	1.834	2.307	(473)
Service verso controllate	2.552	3.185	(633)
Plusvalenze ordinarie	22	8	14
<b>Totale</b>	<b>9.597</b>	<b>10.964</b>	<b>(1.367)</b>

La voce “**Altri proventi**” si attesta a 9.597 mila euro al 31 dicembre 2022 con una variazione in diminuzione di 1.367 mila euro determinata principalmente dai proventi e prestazione diverse, per i seguenti fattori:

- Diminuzione di 325 mila euro per minori compensi per cariche sociali a seguito rinnovo organi sociali in particolare delle società controllate Ataf Gestioni s.r.l, Busitalia veneto e Busitalia Campania;
- Diminuzione di 473 mila euro per maggiori sopravvenienze attive registrate nel 2021 di competenza anno precedente per il rimborso del pedaggio dell’infrastruttura ferroviaria riconosciute dalla competente Regione solo nel 2021.
- Diminuzione di 633 mila euro dei Service infragruppo di competenza dell’esercizio per effetto dei rinnovi contrattuali avvenuti nei confronti della società controllata Ataf Gestioni S.r.l (-430 mila euro) avvenuto a seguito della riduzione delle attività oltre alla rilevazione dei conguagli 2021 nei confronti delle altre società controllate (- 203 mila euro);
- Aumenti di 64 mila euro relativi alle variazioni nette complessive delle altre componenti di ricavo quali multe e penalità oltre a ricavi per indennizzi assicurativi e rimborsi e recuperi diversi.

## 6. Costo del personale (56.497 mila euro)

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

	valori in migliaia di euro		
	2022	2021	Variazione
· Salari e stipendi	40.589	38.428	2.161
· Oneri sociali	12.146	11.812	334
· Altri costi del personale a ruolo	(924)	(1.351)	427
· Trattamento di fine rapporto	2.703	2.667	36
· Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	(373)	112	(485)
<b>Personale a ruolo</b>	<b>54.141</b>	<b>51.668</b>	<b>2.473</b>
· Salari e stipendi	30	189	(159)
· Oneri sociali	5		5
<b>Personale Autonomo e Collaborazioni</b>	<b>35</b>	<b>189</b>	<b>(154)</b>
· Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	923	603	320
· Altri costi collegati al personale	1.398	1.271	127
<b>Altri costi</b>	<b>2.321</b>	<b>1.874</b>	<b>447</b>
<b>Totale</b>	<b>56.497</b>	<b>53.731</b>	<b>2.766</b>

Il **Costo del personale** è in aumento di 2.766 mila euro rispetto all’esercizio precedente strettamente connesso alla graduale ripresa delle attività che ha generato una variazione direttamente proporzionale al maggior fabbisogno di personale.

Di seguito i dettagli legate alle variazioni del **Personale a ruolo** (+ 2.473 mila euro):

- Incremento delle competenze fisse e variabili per complessivi 2.958 mila euro connesse alle seguenti variabili:
  - a) variazione in aumento di 17,48 unità delle FTE tra il 2022 e il 2021 (si rimanda alla tabella delle consistenze di personale riportata sotto) che ha comportato un incremento di 741 mila euro;

- b) Variazione in aumento dei costi unitari legati agli incrementi contrattuali registrati dalla metà dell'esercizio 2022 che ha comportato un incremento di 579 mila euro;
  - c) Variazione in aumento dei costi per competenze variabili relative a straordinari, accessorie e trasferte per incremento delle esigenze di servizio a seguito della ripresa delle attività che ha comportato un incremento di 1.104 mila euro;
  - d) Variazione in aumento dei costi per distacchi passivi pari a 218 mila euro sempre per far fronte a maggiori esigenze gestionali di servizio;
  - e) Variazione in aumento dei costi per rinnovi contrattuali del CCNL "una tantum" pari a 316 mila euro;
- Decremento degli "accantonamenti e rilasci" di 485 mila euro per effetto della movimentazione dei fondi per rischi verso il personale;

La variazione del costo del **Personale Autonomo e collaborazioni** (-154 mila euro) fa riferimento alla cessazione del rapporto di collaborazione in essere nell'esercizio precedente.

Di seguito i dettagli legati alle variazioni degli **Altri costi** (+ 447 mila euro):

- o Variazioni in aumento dei costi per somministrati pari a 320 mila euro per effetto del prolungamento dei contratti (iniziati nel mese di novembre 2021) fino al mese giugno 2022 per la copertura del servizio scolastico in attesa delle assunzioni a ruolo;
- o Variazioni complessive in aumento dei costi relativi ai ticket, mense, vestiario, formazione e prestazioni sanitarie pari a 127 mila euro;

Nella tabella seguente è riportata la composizione dell'organico della Società suddiviso per categoria e le consistenze medie con le relative variazioni rispetto al 2021:

	2022	2021	Variazione
<b>Personale</b>			
Dirigenti	15	14	1
Quadri	37	33	4
Altro personale	1.170	1.114	56
<b>Totale personale</b>	<b>1.222</b>	<b>1.161</b>	<b>61</b>
<b>Consistenze medie (2021 include exDRToscana)</b>	<b>1.167,58</b>	<b>1.626,50</b>	<b>(458,92)</b>
<b>Consistenze medie</b>	<b>1.167,58</b>	<b>1.150,10</b>	<b>17,48</b>

## 7. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (15.892 mila euro)

La voce è così dettagliata:

	2022	2021	Variazione
	valori in migliaia di euro		
Materiali e materie di consumo	1.167	1.101	66
Energia elettrica e combustibili per la trazione	14.725	8.830	5.895
<b>Totale</b>	<b>15.892</b>	<b>9.931</b>	<b>5.961</b>

Il costo delle "materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" si attesta a 15.892 mila euro e fa riferimento principalmente al costo dei combustibili per trazione ed energia elettrica che si attestano a 14.725 mila euro con un incremento di 5.895 mila euro determinato principalmente dall'incremento del costo medio unitario del gasolio e dell'energia elettrica per la trazione. Sostanzialmente in linea i valori relativi agli utilizzi da magazzino di materiali di ricambio e merci.

## 8. Costi per servizi (30.624 mila euro)

Al 31 dicembre 2022 la voce accoglie anche i costi relativi ai leasing di breve termine (inferiori ai 12 mesi), i leasing di modesto valore (inferiori o pari a 5.000 euro), nonché i costi relativi ai pagamenti variabili non inclusi nella valutazione delle passività del leasing.

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Variazione</b>
Altre prestazioni collegate al trasporto	487	534	(47)
Pedaggio	760	873	(113)
<b>Prestazioni per il trasporto</b>	<b>1.247</b>	<b>1.407</b>	<b>(160)</b>
Serv. pulizia ed altri serv. Appaltati	2.417	1.979	438
Manutenzioni e rip beni immob e mobili	11.972	10.702	1.270
<b>Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati</b>	<b>14.389</b>	<b>12.681</b>	<b>1.708</b>
<b>Servizi immobiliari e utenze</b>	<b>2.621</b>	<b>1.684</b>	<b>937</b>
<b>Servizi amministrativi ed informatici</b>	<b>380</b>	<b>14</b>	<b>366</b>
<b>Spese per comunicazione esterna e costi diversi</b>	<b>4</b>	<b>30</b>	<b>(26)</b>
<b>Costi per godimento beni di terzi</b>	<b>1.151</b>	<b>1.604</b>	<b>(453)</b>
Prestazioni professionali e consulenze	650	728	(78)
Costi comuni di Gruppo	16	106	(90)
Assicurazioni	2.544	2.222	322
Provvigioni alle agenzie	422	267	155
Altro	7.201	4.665	2.536
<b>Diversi</b>	<b>10.833</b>	<b>7.978</b>	<b>2.845</b>
<b>Totale</b>	<b>30.624</b>	<b>25.407</b>	<b>5.217</b>

La voce "Costi per servizi" si attesta a 30.624 mila euro al 31 dicembre 2022 con una variazione complessiva in aumento di 5.217 mila euro rispetto all'esercizio precedente principalmente determinata dalla ripresa del programma di servizio e incremento delle vendite in particolare si rilevano:

- 438 mila euro di incremento costi per pulizie e altri servizi appaltati così dettagliati: 260 mila euro di pulizie da contratto sugli automezzi, per 60 mila euro per pulizia uffici e 118 mila euro di variazioni nette per voci residuali;
- 1.270 mila euro di incremento dei costi manutentivi sia da terzi che dalla controllata Savit, strettamente connesso all'incremento dei chilometri e alla ripresa del programma di servizio rispetto alle restrizioni dell'esercizio precedente;
- 937 mila euro di incremento dei costi per utenze in considerazione sia della ripresa del programma di servizio, che dall'incremento dei prezzi delle materie prime (energia e gas) in conseguenza del conflitto russo-ucraino;

- 2.536 mila euro di incrementi di altri costi per effetto principalmente dell'incremento di costi per i servizi resi dalla Holding per l'esercizio 2022, oltre al conguaglio 2021, per 2.365 mila euro oltre a residuali 171 mila euro relativi ad altre prestazioni di terzi, pedaggi e oneri vari.
- 36 mila euro di incremento complessivo netto delle altre voci.

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Variazione</b>
Canoni di locazione, oneri condom. e Imposta di registro	725	391	334
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	409	63	346
Noleggio materiale informatico	447	1.282	(835)
Storno canoni locaz. Oneri cond. IFRS 16 Gruppo	(430)	(132)	(298)
<b>Totale Costi per godimento beni di terzi</b>	<b>1.151</b>	<b>1.604</b>	<b>(453)</b>

Come si nota dal dettaglio sopra, la voce "costi per godimento beni di terzi" registra un decremento di 453 mila euro rispetto all'esercizio precedente, principalmente per l'effetto congiunto del risparmio sui costi per noleggio di materiale informatico (più in specifico per canoni d'uso hardware e software in conto esercizio), compensati dall'incremento dei costi per noleggio delle autovetture aziendali. Tali costi sono stati esclusi dall'ambito di applicazione dell'IFRS 16.

## 9. Altri costi operativi (2.898 mila euro)

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Variazione</b>
Altri costi	430	738	(308)
Minusvalenze	9	-	9
Oneri di gestione Pool da aziende di trasporto	433	46	387
Accantonamenti e rilasci	954	-	954
Imposte tasse e tribute locali	1.072	980	93
<b>Totale</b>	<b>2.898</b>	<b>1.764</b>	<b>1.133</b>

La voce "Altri costi operativi" si attesta a 2.898 mila euro, in aumento rispetto allo scorso esercizio, per 1.133 mila euro per le seguenti variazioni:

- Diminuzione di 308 mila euro degli altri costi per effetto della:
  - Diminuzione di 142 mila euro, legato ad alla valutazione delle indennità per danni assicurativi;
  - diminuzione di 123 mila euro per maggiori costi rilevati nel 2021 a causa di una compensazione del rimborso accise dell'anno 2019;
  - diminuzione di 43 mila euro nette, per altre voci residuali di oneri diversi.
- Incremento di 387 mila di oneri di gestione pool da aziende di trasporto, per effetto dei conguagli negativi generati dalla rendicontazione dei costi e dei ricavi delle società consortili dell'ex Ramo Toscana;
- Incremento di 954 mila euro di cui 500 mila euro per accantonamento per rischi contrattuali verso terzi, 389 mila euro relativi alle penali dell'AGCM (di cui 54 mila euro già erogati e 335 mila euro stimati quale quota delle penali

applicate alle Società consortili di appartenenza) e 65 mila euro come stima di rischio relativamente al contenzioso per la Tari.

- Incremento di 93 mila euro principalmente legato all'aumento delle imposte sulla raccolta rifiuti e sul possesso di automezzi;
- Incremento residuale di 9 mila euro relativo alle minusvalenze realizzate nell'esercizio a seguito di dismissioni.

## 10. Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti (6.872 mila euro)

La voce è di seguito dettagliata:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Variazione</b>
Ammortamento attività immateriali	412	635	(223)
Ammortamento attività materiali	7.923	7.098	825
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari			
Svalutazione delle attività immateriali			
Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie	(1.464)	2.376	(3.839)
Accantonamenti			
<b>Totale</b>	<b>6.872</b>	<b>10.109</b>	<b>(3.237)</b>

Gli Ammortamenti delle attività materiali e immateriali si attestano complessivamente a 8.335 mila euro al 31 dicembre 2022 con una variazione in aumento di 602 mila euro rispetto all'esercizio precedente, determinata per 340 mila euro dalla variazione degli ammortamenti delle attività materiali e quindi strettamente connesse agli autobus entrati in esercizio nel corso del 2022 e per 262 mila euro relativo alla variazione degli ammortamenti calcolati in applicazione dell'IFRS 16.

Le rettifiche e riprese di valore sulle attività finanziarie, registrano un decremento di 3.839 mila euro per effetto congiunto del rilascio del fondo svalutazione crediti a seguito della sottoscrizione della definizione del credito della DGR Umbria 1345 (pari a 2.324 mila euro) e minori rettifiche su crediti rispetto all'esercizio precedente per effetto delle valutazioni dell'IFRS 9 (pari a 1.515 mila euro).

## 11. Proventi finanziari (10.190 mila euro)

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Variazione</b>
Proventi finanziari diversi	40	298	(257)
Dividendi	10.150	3.490	6.660
Rivalutazioni di attività finanziarie			
Utili su cambi			
<b>Totale</b>	<b>10.190</b>	<b>3.788</b>	<b>6.403</b>

Il saldo della voce si attesta a 10.190 mila euro al 31 dicembre 2022 determinato prevalentemente dai dividendi deliberati nell'esercizio 2021 dall'Assemblea della controllata Busitalia Rail Service S.r.l. pari a 5.233 mila euro (in aumento rispetto ai dividendi distribuiti nell'esercizio precedente per 1.743 mila euro) e i dividendi erogati dalla controllata ATAF Gestioni per 4.917 mila euro.

I proventi finanziari diversi registrano un decremento per 257 mila euro relativamente a conguagli di interessi registrati verso le società controllate nell'esercizio 2021.

## 12. Oneri finanziari (2.283 mila euro)

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Variazione</b>
Oneri finanziari su titoli			
Oneri finanziari su debiti	1.968	1.726	242
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	179	22	157
Oneri finanziari su derivati			
Oneri finanziari su leasing IFRS16	136	107	29
Oneri finanziari diversi			
Svalutazioni di attività finanziarie	-	13.736	(13.736)
Perdita su cambi			
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci			
<b>Totale</b>	<b>2.283</b>	<b>15.591</b>	<b>(13.308)</b>

Gli "Oneri finanziari" si attestano a 2.283 mila euro al 31 dicembre 2022 con una variazione in diminuzione rispetto al 2021 di 13.308 mila euro determinata principalmente dai seguenti fattori:

- minori svalutazioni per 13.736 mila euro effettuate nel 2022 rispetto all'esercizio precedente, durante il quale era stata svalutata la partecipazione della controllata QBuzz per 13.736 mila euro, come risultanza del test di *impairment*.
- Incremento degli oneri finanziari per 242 mila euro in particolare verso Fercredit e verso la controllante FS per effetto dell'aumento dei tassi di interesse, conseguenza delle politiche monetarie decise dalla Banca Centrale Europea, sui finanziamenti a tasso variabile.
- altre variazioni nette complessive pari a 186 mila euro relative agli impatti finanziari dello IAS19 e dell'IFRS16. Tale aumento è dovuto al nuovo contratto di locazione sottoscritto in data 01.11.2021 relativo alla sede amministrativa della Società, *in scope* ai fini dell'IFRS 16.

### 13. Imposte sul reddito (719 mila euro)

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

	valori in migliaia di euro		
	2022	2021	Variazione
IRAP	(391)	-	(391)
IRES	-	-	-
Imposte estere correnti	-	-	-
Proventi da adesione cons.fiscale	-	-	-
Imposte differite e anticipate	-	-	-
Imposte estere differite e anticipate	-	-	-
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(328)	(580)	252
Imposte accantonamenti e rilasci	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>(719)</b>	<b>(580)</b>	<b>(139)</b>

In considerazione del risultato fiscale negativo sia ai fini IRES che ai fini IRAP, non sono state rilevate imposte correnti riferibili al periodo d'imposta 2022. La voce IRAP accoglie la rilevazione del credito IRAP per conversione dell'eccedenza ACE.

La voce "Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti" accoglie invece la rilevazione del credito d'imposta per l'acquisto di beni materiali nuovi, oltre alla rilevazione dei crediti d'imposta per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale previsti dal D.L. n.21/2022 ("Decreto Ucraina") e successivi provvedimenti.

Si ricorda che la società aderisce al Consolidato Fiscale Nazionale con la controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a.

#### Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

Nel periodo d'imposta 2022 la Società ha conseguito una perdita fiscale legata principalmente alla non imponibilità dei contributi Covid-19, ai sensi dell'art. 10-bis D.L. 137/2020, così come modificato dalla Legge n.106 del 23 luglio 2021, e non imponibilità dei dividendi al 95% secondo l'art. 89 del TUIR.

	valori in migliaia di euro			
	2022		2021	
	€	%	€	%
Utile dell'esercizio	6.398		(5.940)	
Totale imposta sul reddito	719		580	
Utile ante imposte	5.680		(6.520)	
<b>Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)</b>		24%		24%
<b>Minori imposte</b>				
Plusvalenze da partecipazioni	-		-	
Dividendi da partecipazioni	(9.642)		(3.315)	
Contributi Covid-19	(3.151)		(5.765)	
Altre variazioni in diminuzione	(1.000)		(4.225)	
<b>Maggiori imposte</b>				
Svalutazioni partecipazioni	-		13.736	
Accantonamenti ai fondi	954		295	

Svalutazione crediti	560	2.392
Altre variazioni in aumento	1.632	1.094
Totale imponibile IRES	(4.969)	(1.989)
<b>Totale imposte correnti sul reddito (IRES)</b>	-	-
<b>IRAP</b>	391	-
<b>Imposte estere</b>	-	-
<b>Differenza su stima imposte anni precedenti</b>	-	580
<b>Totale fiscalità differita</b>	-	-
<b>Altro</b>	328	-
<b>TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO</b>	<b>719</b>	<b>580</b>

#### 14. Risultato delle attività operative cessate al netto degli effetti fiscali (0 mila euro)

Nella seguente tabella si riporta il dettaglio del risultato delle attività operative cessate:

	<i>valori in migliaia di euro</i>			
	2022	2021	Variazione	%
<b>Ricavi operativi</b>	-	<b>31.928</b>	<b>-31.928</b>	<b>-100%</b>
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	-	19.604	-19.604	-100%
Altri proventi	-	12.324	-12.324	-100%
<b>Costi operativi</b>	-	<b>-27.466</b>	<b>27.466</b>	<b>-100%</b>
Costo del personale	-	-15.180	15.180	-100%
Altri costi netti	-	-12.731	12.731	-100%
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	-	<b>4.462</b>	<b>-4.462</b>	<b>-100%</b>
Ammortamenti	-	-1.754	1.754	-100%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	-	-17	17	-100%
Accantonamenti	-	-	-	-
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	-	<b>2.692</b>	<b>-2.692</b>	<b>-100%</b>
Proventi e oneri finanziari	-	-225	225	-100%
<b>RISULTATO NETTO</b>	-	<b>2.467</b>	<b>-2.467</b>	<b>-100%</b>

Come si può evincere dalla tabella i valori nell'esercizio 2022 sono pari a zero in quanto la cessione è avvenuta in data 31.10.2021 per effetto del subentro, in seguito all'esito della Gara Toscana, di Autolinee Toscane S.p.A. Quest'ultima, a far data dal 01.01.2021, è subentrata nello svolgimento del Servizio di TPL extraurbano della Direzione Regionale Toscana previa acquisizione del personale e degli asset della Società. Conseguentemente nell'esercizio 2021 i risultati del Ramo ceduto erano stati esposti separatamente nel conto economico in applicazione dell'IFRS 5.

#### 15. Immobili, impianti e macchinari (45.981 mila euro)

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2022 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in migliaia di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatur a industriale e commercial e	Altri beni	Immobilizzazio ni in corso e acconti	Totale
Costo storico	23.750	156.402	-	12.076	437	192.665
Ammortamenti e perdite di valore	(10.434)	(75.189)	-	(10.361)	-	(95.984)
Contributi	(1.252)	(25.799)	-	(798)	-	(27.849)
<b>Consistenza al 1.1.2021</b>	<b>12.064</b>	<b>55.414</b>	<b>-</b>	<b>917</b>	<b>437</b>	<b>68.832</b>
Investimenti	4.218	-	-	-	11.275	15.493
Passaggi in esercizio	-	2.255	-	91	(2.346)	-
Ammortamenti	(2.750)	(5.520)	-	(363)	-	(8.633)
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-
Operazioni straordinarie	-	-	-	-	-	-
Differenze di Cambio	-	-	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni	(6.460)	(11.493)	-	(258)	-	(18.211)
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	-	-	-	-	-	-
Incrementi dei contributi nel periodo	-	(5.991)	-	-	-	(5.991)
Altre riclassifiche	-	-	-	-	-	-
<b>Totale variazioni</b>	<b>(4.992)</b>	<b>(20.749)</b>	<b>-</b>	<b>(530)</b>	<b>8.929</b>	<b>(17.342)</b>
Costo storico	14.580	108.506	-	8.185	9.366	140.637
Ammortamenti e perdite di valore	(7.508)	(60.396)	-	(7.798)	-	(75.702)
Contributi	-	(13.445)	-	-	-	(13.445)
<b>Consistenza al 31.12.2021</b>	<b>7.072</b>	<b>34.665</b>	<b>-</b>	<b>387</b>	<b>9.366</b>	<b>51.491</b>
Costo storico	14.580	108.506	-	8.185	9.366	140.637
Ammortamenti e perdite di valore	(7.508)	(60.396)	-	(7.798)	-	(75.702)
Contributi	-	(13.445)	-	-	-	(13.445)
<b>Consistenza al 1.1.2022</b>	<b>7.072</b>	<b>34.665</b>	<b>-</b>	<b>387</b>	<b>9.366</b>	<b>51.491</b>
Investimenti	-	-	-	-	4.373	4.373
Passaggi in esercizio	21	9.534	-	160	(9.715)	-
Ammortamenti	(2.821)	(4.796)	-	(143)	-	(7.760)
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-
Operazioni straordinarie	-	-	-	-	-	-
Differenze di Cambio	-	-	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni	-	9	-	-	-	9
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	-	-	-	-	-	-
Incrementi dei contributi nel periodo	-	(2.113)	-	-	-	(2.113)
Altre riclassifiche	-	-	-	-	-	-
<b>Totale variazioni</b>	<b>(2.800)</b>	<b>2.634</b>	<b>-</b>	<b>17</b>	<b>(5.342)</b>	<b>(5.492)</b>
Costo storico	14.600	116.040	-	8.344	4.024	143.008
Ammortamenti e perdite di valore	(10.328)	(64.050)	-	(7.940)	-	(82.318)
Contributi	-	(14.710)	-	-	-	(14.710)
<b>Consistenza al 31.12.2022</b>	<b>4.272</b>	<b>37.281</b>	<b>-</b>	<b>404</b>	<b>4.024</b>	<b>45.981</b>

La voce accoglie i diritti di uso oggetto di leasing come meglio specificato alla nota 18 "Diritti di utilizzo beni in leasing".

Non si rilevano oneri finanziari capitalizzati relativi alla voce "Immobili, impianti e macchinari" per l'anno 2022.

Al 31 dicembre 2022 la voce "Immobili, impianti e macchinari" non risulta gravata da ipoteche o privilegi.

Al 31.12.2022 la voce "Immobili, impianti e macchinari" si attesta a 45.981 mila euro registrando un decremento netto di 5.492 mila euro. Come rappresentato nella tabella sopra riportata la variazione è stata determinata dai seguenti fattori:

- i) Investimenti complessivi per 4.373 mila euro relativi principalmente all'acquisto di nuovi autobus n.16 Crossway comprensivi di tutti gli allestimenti (per 3.616 mila euro) oltre di allestimenti e interventi straordinari su autobus entrati in esercizio nel 2022 (576 mila euro), ad acquisti di altri beni principalmente mobili e arredi (160 mila euro) e a interventi di manutenzione straordinaria su immobili di terzi (21 mila euro).

- ii) Ammortamenti netti di periodo pari a 7.760 mila euro che comprendono diritti d'uso derivanti dall'adozione dell'IFRS 16;
- iii) Si registra un aumento dei contributi incassati dalla Regione Toscana per euro 2.113 mila euro;

### Contributi governativi

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

valori in migliaia di euro

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

### 16. Diritto di utilizzo beni in leasing (4.208 mila euro)

Nella seguente tabella viene esposta la movimentazione del diritto d'uso nel corso del 2022:

valori in migliaia di euro

	Diritti d'uso terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Diritti d'uso impianti e macchinari	Diritti d'uso attrezzature industriale e commerciale	Diritti d'uso altri beni	Diritti d'uso immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	10.192	-	-	-	-	10.192
Ammortamenti e perdite di valore	(4.876)	-	-	-	-	(4.876)
<b>Consistenza al 1.1.2021</b>	<b>5.316</b>	-	-	-	-	<b>5.316</b>
Acquisizione per nuovi contratti	4.218	-	-	-	-	4.218
Ammortamenti	(2.532)	-	-	-	-	(2.532)
Differenze di Cambio	-	-	-	-	-	-
Cessazioni contrattuali	-	-	-	-	-	-
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-
Riclassifiche	-	-	-	-	-	-
<b>Totale variazioni</b>	<b>1.686</b>	-	-	-	-	<b>1.686</b>
Costo storico	14.410	-	-	-	-	14.410
Ammortamenti e perdite di valore	(7.408)	-	-	-	-	(7.408)
<b>Consistenza al 31.12.2021</b>	<b>7.002</b>	-	-	-	-	<b>7.002</b>
Costo storico	14.410	-	-	-	-	14.410
Ammortamenti e perdite di valore	(7.408)	-	-	-	-	(7.408)
<b>Consistenza al 1.1.2022</b>	<b>7.002</b>	-	-	-	-	<b>7.002</b>

Acquisizione per nuovi contratti	-	-	-	-	-	-
Ammortamenti	(2.794)	-	-	-	-	(2.794)
Differenze di Cambio	-	-	-	-	-	-
Cessazioni contrattuali	-	-	-	-	-	-
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-
Riclassifiche	-	-	-	-	-	-
<b>Totale variazioni</b>	<b>(2.794)</b>	-	-	-	-	<b>(2.794)</b>
Costo storico	14.410	-	-	-	-	14.410
Ammortamenti e perdite di valore	(10.202)	-	-	-	-	(10.202)
<b>Consistenza al 31.12.2022</b>	<b>4.208</b>	-	-	-	-	<b>4.208</b>

Dal 01 di gennaio 2019 la società ha applicato il principio IFRS 16 rilevando tra le immobilizzazioni Attività per diritti d'uso riguardanti fabbricati civili e industriali. Tali attività si attestano al 31.12.2022 complessivamente a 4.208 mila euro, con una variazione in aumento di 2.794 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuta all'effetto dell'ammortamento complessivo di periodo

Le passività di leasing e i loro movimenti durante l'anno sono riportati nella tabella che segue.

valori in migliaia di euro

<b>Movimentazione delle passività per leasing</b>	<b>2022</b>
<b>Passività del leasing al 1° gennaio</b>	<b>7.088</b>
Iscrizione dei nuovi diritti d'uso	-
Rilevazione oneri finanziari	136
Pagamenti	(2.967)
Altre variazioni	-
<b>Passività del leasing al 31 dicembre</b>	<b>4.257</b>

Gli impatti a conto economico dell'esercizio sono riportati nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

<b>Impatti a conto economico</b>	<b>2022</b>
Ammortamento dei diritti d'uso	2.794
Interessi passivi sulle passività del leasing	136
Costi relativi a leasing non in scope IFRS 16	703
<b>Totale impatti a conto economico</b>	<b>3.633</b>

Per maggiori informazioni si rimanda ai punti 8 "Costi per Servizi, 10 "Ammortamenti" e 13 "Oneri finanziari" della nota integrativa.

## 17. Investimenti immobiliari (3.590 mila euro)

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

*valori in migliaia di euro*

	Terreni	Fabbricati	Totale
Costo	-	11.314	11.314
Fondo Ammortamento	-	(5.045)	(5.045)
Fondo Svalutazione	-	(2.336)	(2.336)
<b>Consistenza al 31.12.2020</b>	<b>-</b>	<b>3.933</b>	<b>3.933</b>
<b>Variazioni dell'esercizio</b>			
Investimenti	-	-	-
Ammortamento	-	(181)	(181)
<b>Totale variazioni</b>	<b>-</b>	<b>(181)</b>	<b>(181)</b>
Costo	-	11.314	11.314
Fondo Ammortamento	-	(5.225)	(5.225)
Fondo Svalutazione	-	(2.336)	(2.336)
<b>Consistenza al 31.12.2021</b>	<b>-</b>	<b>3.753</b>	<b>3.753</b>
<b>Variazioni dell'esercizio</b>			
<b>Investimenti</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Ammortamento</b>	<b>-</b>	<b>(163)</b>	<b>(163)</b>
<b>Totale variazioni</b>	<b>-</b>	<b>(163)</b>	<b>(163)</b>
Costo	-	11.314	11.314
Fondo Ammortamento	-	(5.388)	(5.388)
Fondo Svalutazione	-	(2.336)	(2.336)
<b>Consistenza al 31.12.2022</b>	<b>-</b>	<b>3.590</b>	<b>3.590</b>

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

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

Non sono stati avviati, per gli investimenti immobiliari sopra indicati, progetti di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura. Rispetto al valore al 31.12.2021 evidenziamo una variazione in diminuzione determinata esclusivamente dall'ammortamento netto di periodo pari a 163 mila euro.

Non si rilevano cambiamenti dell'uso degli immobili.

## 18. Attività immateriali (11.295 mila euro)

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

valori in migliaia di  
euro

	Costi di sviluppo	Dir.di brev.ind. e dir.ut. opere ingegno	Concessioni licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Avviamento	Totale
Costo storico	-	-	5.851	175	-	18.358	<b>24.384</b>
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(4.759)	-	-	-	<b>(4.759)</b>
Contributi	-	-	-	-	-	-	-
<b>Consistenza al 01.01.2020</b>	-	-	<b>1.092</b>	<b>175</b>	-	<b>18.358</b>	<b>19.625</b>
Investimenti	-	-	326	306	-	-	<b>632</b>
Passaggi in esercizio	-	-	123	(123)	-	-	-
Perdite di valore	-	-	-	-	-	(7.507)	<b>(7.507)</b>
Ammortamenti	-	-	(760)	-	-	-	<b>(760)</b>
<b>Totale variazioni</b>	-	-	<b>(311)</b>	<b>183</b>	-	<b>(7.507)</b>	<b>(7.635)</b>
Costo storico	-	-	6.300	358	-	18.358	<b>25.016</b>
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(5.519)	-	-	(7.507)	<b>(13.026)</b>
Contributi	-	-	-	-	-	-	-
<b>Consistenza al 31.12.2020</b>	-	-	<b>781</b>	<b>358</b>	-	<b>10.851</b>	<b>11.990</b>
Investimenti	-	-	-	185	-	-	<b>185</b>
Passaggi in esercizio	-	-	521	(521)	-	-	-
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni*	-	-	(42)	-	-	-	<b>(42)</b>
Ammortamenti	-	-	(675)	-	-	-	<b>(675)</b>
<b>Totale variazioni</b>	-	-	<b>(196)</b>	<b>(336)</b>	-	-	<b>(533)</b>
Costo storico	-	-	6.164	22	-	18.358	<b>24.544</b>
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(5.579)	-	-	(7.507)	<b>(13.086)</b>
Contributi	-	-	-	-	-	-	-
<b>Consistenza al 31.12.2021</b>	-	-	<b>585</b>	<b>22</b>	-	<b>10.851</b>	<b>11.458</b>
Investimenti	-	-	-	249	-	-	<b>249</b>
Passaggi in esercizio	-	-	229	(229)	-	-	<b>(-)</b>
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni*	-	-	-	-	-	-	-
Ammortamenti	-	-	(412)	-	-	-	<b>(412)</b>
<b>Totale variazioni</b>	-	-	<b>(183)</b>	<b>20</b>	-	-	<b>(163)</b>
Costo storico	-	-	6.393	42	-	18.358	<b>24.793</b>
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(5.991)	-	-	(7.507)	<b>(13.498)</b>
Contributi	-	-	-	-	-	-	-
<b>Consistenza al 31.12.2022</b>	-	-	<b>402</b>	<b>42</b>	-	<b>10.851</b>	<b>11.295</b>

Non si rilevano oneri finanziari capitalizzati relativi alla voce "Attività immateriali" per l'anno 2022.

Le "attività immateriali" si attestano, al 31.12.2022, a 11.295 mila euro registrando una variazione in diminuzione di 163 mila euro, determinata dai seguenti fattori:

- i) investimenti realizzati nel periodo di 249 mila euro, principalmente legati agli sviluppi del *software* aziendale integrato Board e sviluppi altri software aziendali;
- ii) ammortamenti netti di periodo pari a 412 mila euro.

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

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

CGU	Avviamento (valori in migliaia di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth rate
CGU UMBRIA	10.851	6,67%	0,00%

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

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

Il test è stato effettuato considerando le proiezioni economiche e patrimoniali contenute nel piano industriale della Società 2022-2031 ed un periodo temporale di 3 anni (2023-2025) con un terminal value corrispondente al valore del capitale investito netto dell'ultimo anno, ipotizzando quindi il trasferimento al subentrante nell'esercizio 2026.

Il tasso di attualizzazione utilizzato è stato il "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*), pari a 6,67%.

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

**19. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite (342 mila euro)**

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

valori in migliaia di euro

	31.12.2021	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr. (Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2022
Perdite fiscalmente riportabili	-	-	-	-	-
Altre partite	1.142	-	(280)	-	862
<b>Attività per imposte anticipate</b>	<b>1.142</b>	<b>-</b>	<b>(280)</b>	<b>-</b>	<b>862</b>
Differenze su immobilizzazioni attività finanziarie	(520)	-	-	-	(520)
<b>Passività per imposte differite</b>	<b>(520)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(520)</b>

Le attività per imposte anticipate presentano una movimentazione di 280 mila euro relativa agli effetti fiscali degli utili attuariali legati alla valorizzazione del TFR secondo lo IAS 19.

Non si rileva nessuna movimentazione dell'anno 2022 sulle passività per imposte differite.

**20.Partecipazioni (42.319 mila euro)**

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2022 e 2021.

valori in migliaia di euro

	<b>Valore netto 31.12.2022</b>	<b>Valore netto 31.12.2021</b>	<b>Fondo svalutazione cumulato</b>
<b>Partecipazioni in:</b>			
Imprese controllate	42.193	42.193	30.398
Imprese collegate			
Imprese a controllo congiunto			
Altre imprese	127	121	-
<b>TOTALE</b>	<b>42.319</b>	<b>42.314</b>	<b>30.398</b>

La voce è pari a 42.319 mila euro in aumento rispetto all'esercizio precedente di 5 mila euro per effetto della sottoscrizione di una quota del capitale sociale del Consorzio Trasporti Montelungo Scarl.

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2020	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto 31.12.2021	Fondo svalutazio ne cumulato
		Acquisizioni/ sottocrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Rid.	Altri movimenti		
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>	<b>55.929</b>						<b>42.193</b>	
ATAF GESTIONI SRL	9.088	-	-	-	-	-	9.088	-
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	3.498	-	-	-	-	-	3.498	-
SAVIT SRL	1.031	-	-	-	-	-	1.031	-
BUSITALIA VENETO SPA	16.175	-	-	-	-	-	16.175	-
BUSITALIA CAMPANIA SPA	5.900	-	-	-	-	-	5.900	-
QBUZZ MOBILITY SERVICES	59	-	-	-	-	-	59	-
QBUZZ	20.178	-	-	(13.736)	-	-	6.442	(30.398)
<b>Altre imprese</b>	<b>121</b>						<b>121</b>	
MOBIT S.C.a R.L.	21	-	-	-	-	-	21	-
A.C.V. S.C.a R.L.	20	-	-	-	-	-	20	-
A.M.V. S.C.a R.L.	17	-	-	-	-	-	17	-
ETRURIA M. S.C.a R.L.	8	-	-	-	-	-	8	-
PIU'BUS S.C.a R.L.	10	-	-	-	-	-	10	-
SIENA MOBILITA' S.C.a R.L.	1	-	-	-	-	-	1	-
ISHTAR SOC. CONSORTILE	19	-	-	-	-	-	19	-
TPL MOBILITA' S.C.a R.L.	8	-	-	-	-	-	8	-
ATC & PARTNERS	18	-	-	-	-	-	18	-

Valore Netto 31.12.2021	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto 31.12.2022	Fondo svalutazio ne cumulato
	Acquisizioni/ sottocrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Ricl.	Altri movimenti		
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>	<b>42.193</b>					<b>42.193</b>	
ATAF GESTIONI SRL	9.088	-	-	-	-	9.088	-
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	3.498	-	-	-	-	3.498	-
SAVIT SRL	1.031	-	-	-	-	1.031	-
BUSITALIA VENETO SPA	16.175	-	-	-	-	16.175	-
BUSITALIA CAMPANIA SPA	5.900	-	-	-	-	5.900	-
QBUZZ MOBILITY SERVICES	59	-	-	-	-	59	-
QBUZZ	6.442	-	-	-	-	6.442	(30.398)
<b>Altre imprese</b>	<b>121</b>					<b>127</b>	
MOBIT S.C.a R.L.	21	-	-	-	-	21	-
A.C.V. S.C.a R.L.	20	-	-	-	-	20	-
A.M.V. S.C.a R.L.	17	-	-	-	-	17	-
ETRURIA M. S.C.a R.L.	8	-	-	-	-	8	-
PIU'BUS S.C.a R.L.	10	-	-	-	-	10	-
SIENA MOBILITA' S.C.a R.L.	1	-	-	-	-	1	-
ISHTAR SOC. CONSORTILE	19	-	-	-	-	19	-
TPL MOBILITA' S.C.a R.L.	8	-	-	-	-	8	-
ATC & PARTNERS	18	-	-	-	-	18	-
CONSORZIO TRASPORTI MONTELUngo S.C.a.R.L.	-	5	-	-	-	5	-

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

	Sede	Capitale sociale	Utile/ (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2022	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2022 (b)	Differenza (a-b)
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>								
ATAF GESTIONI SRL	Firenze	5.927.480	10.871.932	25.023.297	70%	17.516.308	9.087.830	8.428.478
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	Roma	3.497.788	6.758.459	11.172.368	100%	11.172.368	3.497.788	7.674.580
SAVIT SRL	Perugia	1.000.000	27.702	1.085.764	100%	1.085.764	1.030.677	55.087
BUSITALIA VENETO	Padova	20.500.000	-11.820.993	1.455.374	78,90%	1.148.290	16.175.000	-15.026.710
BUSITALIA CAMPANIA SPA	Salerno	5.900.000	-2.261.320	-655.576	100%	-655.576	5.900.000	-6.555.576
QBUZZ B.V.	Amersfoort	400.000	-2.164.923	1.181.336	100%	1.181.336	6.442.202	-5.260.866
QBUZZ MOBILITY SERVICE B.V.	Amersfoort	18.000	-	-16.652	100%	-16.652	59.100	-75.752

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

**Busitalia Campania:** Le differenze risultanti tra i valori di carico della società rispetto alla corrispondente frazione di Patrimonio netto, risentono principalmente del risultato negativo realizzato dalla Società alla chiusura del bilancio al

31.12.2022 realizzando una perdita d'esercizio pari a 2.261 mila euro. Tale risultato riduce il patrimonio della Società che si attesta ad un valore negativo, pari a -655,6 mila euro integrando così la fattispecie di cui all'art. 2447 del codice civile. Si segnala che per le perdite realizzate nel 2021 e nel 2022 la Società si è avvalsa dei benefici di cui dall'art. 6 del DL n.23 dell'8 aprile 2020 (cd "Decreto liquidità"), convertito con la Legge 5 giugno 2020, n. 40, che permettono di coprire tali perdite entro 5 anni dal conseguimento delle stesse.

Preme evidenziare che trattasi di perdite "anomale" in quanto i risultati economici della Società non includono l'intero l'ammontare dei contributi pubblici che saranno riconosciuti inevitabilmente alla Società a copertura dei mancati ricavi da mercato e in generale in conseguenza dell'emergenza pandemica oltre al riconoscimento dell'equilibrio economico-finanziario ai sensi del Regolamento europeo 1370.

La Società ha quindi predisposto il Test di *impairment* ai fini della valutazione dell'Avviamento e della valutazione del valore della partecipazione detenuta da Busitalia Sita nord e dalle risultanze dello stesso non sono emerse perdite durevoli di valore. La metodologia utilizzata è stata quella dei flussi di cassa operativi scontati ("Discounted Cash Flow Method" o "DCF"). Il tasso di attualizzazione dei flussi di cassa attesi utilizzato per gli esercizi di *impairment*, "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*), è pari a 6,53%. Ai fini dello svolgimento del test di *impairment*, gli amministratori nella formulazione delle loro assunzioni hanno considerato valori patrimoniali e flussi reddituali futuri coerenti con quelli risultanti dal piano industriale 2023-2032, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 3 marzo 2023, nel quale è previsto il recupero integrale delle perdite entro il 2025.

**Busitalia Veneto S.p.A.:** Le differenze risultanti tra i valori di carico della società rispetto alla corrispondente frazione di Patrimonio netto, risentono principalmente del risultato negativo realizzato dalla Società alla chiusura del bilancio al 31.12.2022 realizzando una perdita d'esercizio pari a 11.821 mila euro. Tale risultato riduce il patrimonio della Società ad un ammontare inferiore ad 1/3 del Capitale Sociale integrando così la fattispecie di cui all'art. 2446 del codice civile. Si segnala che per le perdite realizzate nel 2021 e nel 2022 la Società si è avvalsa dei benefici di cui dall'art. 6 del DL n.23 dell'8 aprile 2020 (cd "Decreto liquidità"), che permettono di coprire tali perdite entro 5 anni dal conseguimento delle stesse.

La Società ha quindi predisposto il Test di *impairment* ai fini della valutazione del valore della partecipazione detenuta da Busitalia Sita nord e dalle risultanze dello stesso non sono emerse perdite durevoli di valore. La metodologia utilizzata è stata quella dei flussi di cassa operativi scontati ("Discounted Cash Flow Method" o "DCF"). Il tasso di attualizzazione dei flussi di cassa attesi utilizzato per gli esercizi di *impairment*, "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*), è pari a 5,83%. Ai fini dello svolgimento del test di *impairment*, gli amministratori nella formulazione delle loro assunzioni hanno considerato valori patrimoniali e flussi reddituali futuri coerenti con quelli risultanti dal piano industriale 2023-2032, approvata dal Consiglio di Amministrazione del 3 marzo 2023, nel quale è previsto il rientro dall'art 2446 entro il 2026.

**QBUZZ B.V.:** Per le differenze risultanti tra i valori di carico della società rispetto alla corrispondente frazione di Patrimonio netto, la Società ha effettuato il test di *impairment*. Il test è stato effettuato prendendo come riferimento di base i dati previsionali del Piano Industriale 2022-2031 approvato dal Board of Directors. Il test è stato effettuato confrontando il Capitale Investito Netto con il valore recuperabile di ogni CGU, con riferimento al valore d'uso. Sulla determinazione del valore d'uso della cash generating unit (CGU), si è proceduto all'attualizzazione – ad un appropriato tasso di sconto – dei flussi finanziari futuri, in entrata e in uscita, generati dall'unità nella fase operativa e al momento della sua dismissione finale. In altri termini, il valore in uso viene stimato applicando il metodo del Discounted Cash Flow, nella formulazione

unlevered che considera l'attualizzazione dei flussi analiticamente attesi nell'orizzonte di Piano e la determinazione di un terminal value successivamente a tale orizzonte temporale. Il terminal value è stato stimato applicando il metodo della capitalizzazione del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione esplicita.

Il WACC è stimato a 7,58% e l'esito dell'impairment test non genera una svalutazione della partecipazione, al netto del relativo fondo svalutazione, iscritta nel presente bilancio al 31 dicembre 2022.

## 21. Attività finanziarie non correnti e correnti (13.125 mila euro)

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

*valori in migliaia di euro*

	Valore contabile						Variazione		
	31.12.2022			31.12.2021			Non correnti	Correnti	Totale
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale			
Strumenti finanziari derivati di copertura									
- (Titoli e) Finanziamenti									
- Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere									
- Altre attività finanziarie									
- Crediti per finanziamenti									
- Altri crediti finanziari		13.137	13.137		9.939	9.939		3.197	3.197
<b>Valore lordo attività finanziarie</b>		<b>13.137</b>	<b>13.137</b>		<b>9.939</b>	<b>9.939</b>		<b>3.197</b>	<b>3.197</b>
<b>Fondo svalutazione</b>		<b>12</b>	<b>12</b>		<b>12</b>	<b>12</b>		-	-
<b>Totale attività finanziarie</b>		<b>13.125</b>	<b>13.125</b>		<b>9.927</b>	<b>9.927</b>		<b>3.197</b>	<b>3.197</b>

Le **attività finanziarie correnti**, pari complessivamente a 13.125 mila euro al 31 dicembre 2022 fanno riferimento al saldo del conto corrente intersocietario con la Holding Ferrovie dello Stato Italiane.

## 22. Altre attività non correnti e correnti (15.085 mila euro)

Tale voce è così composta:

*valori in migliaia di euro*

	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo		3.471	3.471		6.777	6.777		(3.306)	(3.306)
Crediti per IVA Ministero dell'Economia e delle Finanze									
Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile									
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri									
Altre Amministrazioni dello Stato		5.119	5.119		6.313	6.313		(1.194)	(1.194)
Debitori diversi e ratei/risconti	322	7.090	7.411	36	10.340	10.376	286	(3.250)	(2.965)
<b>Valore lordo altre attività</b>	<b>322</b>	<b>15.679</b>	<b>16.001</b>	<b>36</b>	<b>23.430</b>	<b>23.466</b>	<b>286</b>	<b>(7.751)</b>	<b>(7.465)</b>
Fondo svalutazione		916	916		1.535	1.535		(619)	(619)
<b>Totale altre attività</b>	<b>322</b>	<b>14.764</b>	<b>15.085</b>	<b>36</b>	<b>21.895</b>	<b>21.931</b>	<b>286</b>	<b>(7.131)</b>	<b>(6.846)</b>

La voce "**Altri crediti verso società del gruppo**" si attesta a 3.471 mila euro con una variazione in diminuzione pari a 3.306 mila euro dovuta principalmente all'incasso dei crediti verso la controllata Busitalia Rail Service S.r.l. e riferiti ai dividendi 2020 per 3.490 mila euro, più altre variazioni nette residuali derivanti da ordinaria amministrazione dei rapporti con le società del Gruppo.

La voce "**Debitori diversi e ratei/risconti**" si attesta complessivamente a 7.411 mila euro, di cui 7.090 mila euro sono correnti, e presenta una variazione in diminuzione di 2.965 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

La variazione in diminuzione è determinata come segue:

- Decremento per l'esercizio 2022 del bonus accise sul carburante per 1.115 mila euro, rispetto a quanto stimato nel bilancio 2021.
- Decremento di 2.000 mila euro per l'utilizzo dei bonus sulle accise carburante stimate per l'anno 2019, tramite compensazione in F24 effettuato nel corso dell'anno 2022.
- Incremento di 286 mila euro per l'iscrizione nella parte non corrente della quota del credito ACE, effettuata nel 2022
- Ulteriori variazioni nette residuali in diminuzione per 136 mila euro.

I crediti inclusi nella voce "**Altre Amministrazioni dello Stato**" si attestano a 5.119 mila euro e fanno riferimento principalmente ai contributi in conto esercizio spettanti per la copertura dei maggiori oneri rinvenienti dai rinnovi dei CCNL degli autoferrotranvieri e dei maggiori costi sostenuti per oneri di malattia del personale, oltre alla stima degli importi in assegnazione alla Società per ristori Covid-19 e relativi crediti per ritenute di acconto applicate sui contributi Covid-19.

Rispetto al 2021 tale voce ha subito una variazione in diminuzione per 1.194 mila euro dovuta a:

- Incremento di 952 mila euro per residuo contributi Covid-19 da incassare da One Scarl.
- Incremento di 419 mila euro per bonus trasporti dalla Regione Umbria per l'anno 2022.
- Decremento di 2.565 mila euro che è l'effetto di:
  - Diminuzione per effetto di incassi dei contributi sul CCNL per gli anni precedenti, oltre all'acconto del 2022, dalla Regione Umbria per 4.200 mila euro
  - Incremento per 6.486 mila euro per gli accertamenti del saldo dei contributi sui CCNL e onere malattia competenza 2022
  - Diminuzione di 2.737 mila euro per il recupero oneri malattia di anni precedenti
  - Diminuzione di 2.114 mila euro per incasso dalla Regione Umbria per i contributi sull'acquisto di autobus e materiale rotabile.

Il "**Fondo svalutazione**" si attesta a 916 mila euro registrando una variazione netta in diminuzione di 619 mila euro per effetto della riclassifica effettuata per una migliore allocazione per natura del credito sottostante.

Non sono stati ritenuti necessari accertamenti di periodo per effetto delle valutazioni ai fini dell'IFRS 9.

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

valori in migliaia di euro

	Valori al 31.12.2021	Incrementi	Incassi	Decrementi	Riclassifiche	Altre variazioni	Valori al 31.12.2022
In conto esercizio	6.313	11.125	(12.573)	-	-	254	5.119
In conto impianti	-	2.114	(2.114)	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>6.313</b>	<b>13.239</b>	<b>(14.687)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>254</b>	<b>5.119</b>

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

- Accertamenti dei ristori Covid-19 per mancati ricavi da traffico per un importo pari a 3.151 mila euro;
- Accertamenti relativi a contributi per CCNL e Oneri di malattia di competenza dell'esercizio per complessivi 6.245 mila euro;
- Incrementi relativi al Bonus Trasporti per 1.728 mila euro
- Incassi complessivi per contributi CCNL e Oneri di malattia per 9.064 mila euro;
- Incassi relativi a Ristori Covid-19 per 2.199 mila euro;
- Incassi relativi al Bonus Trasporti per 1.310 mila euro;
- Altre variazioni per 254 mila euro;
- Incremento e incasso nello stesso esercizio dei contributi in c/impianti per 2.114 mila euro per il finanziamento di autobus della Regione Umbria

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

valori in migliaia di euro

	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Nazionali	15.085	21.931	(6.846)
Paesi dell'area euro			
Regno Unito			
Altri paesi europei (UE non Euro)			
Altri paesi europei non UE			
Stati Uniti			
Altri paesi			
<b>Totale</b>	<b>15.085</b>	<b>21.931</b>	<b>(6.846)</b>

### 23.Rimanenze (2.494 mila euro)

La voce si attesta a 2.494 mila euro sostanzialmente in linea rispetto allo scorso esercizio. Di seguito la composizione:

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.494	2.442	52
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati			
Lavori in corso su ordinazione			
Prodotti finiti e merci			
Cespiti radiati da alienare			
Immobili e Terreni di Trading			
<b>Valore lordo Rimanenze</b>	<b>2.494</b>	<b>2.442</b>	<b>52</b>
<b>Fondo svalutazione</b>			
<b>Totale Rimanenze</b>	<b>2.494</b>	<b>2.442</b>	<b>52</b>

La voce risulta esser così composta:

	valori in migliaia di euro		
<b>Materiali</b>	<b>Valore lordo</b>	<b>Fondo Svalutazione</b>	<b>Valore netto</b>
Carburanti	415	-	415
Ricambi	2.069	-	2.069
Materiale Utilizzo	11	-	11
	<b>2.494</b>	<b>-</b>	<b>2.494</b>

### 24.Crediti commerciali (51.513 mila euro)

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non Corr	Corr	Tot	Non Corr	Corr	Tot	Non Corr	Corr	Tot
Clienti ordinari	-	9.528	9.528	-	7.027	7.027	-	2.501	2.501
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contratto di Servizio verso le Regioni	-	31.797	31.797	-	42.671	42.671	-	(10.874)	(10.874)
Contratto di Servizio verso lo Stato	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti verso società del Gruppo	-	14.887	14.887	-	11.091	11.091	-	3.796	3.796
Altri crediti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Valore lordo crediti commerciali</b>	<b>-</b>	<b>56.212</b>	<b>56.212</b>	<b>-</b>	<b>60.789</b>	<b>60.789</b>	<b>-</b>	<b>(4.576)</b>	<b>(4.576)</b>
Fondo svalutazione	-	4.699	4.699	-	8.661	8.661	-	(3.962)	(3.962)
<b>Totale crediti commerciali</b>	<b>-</b>	<b>51.513</b>	<b>51.513</b>	<b>-</b>	<b>52.127</b>	<b>52.127</b>	<b>-</b>	<b>(615)</b>	<b>(615)</b>

I Crediti commerciali al 31 dicembre 2022 si attestano a 51.513 mila euro con una variazione netta in diminuzione di 615 mila euro rispetto all'esercizio precedente. La voce è tutta composta da poste correnti.

Il valore lordo iscritto nei **"Clienti ordinari"**, rappresentato principalmente dall'ammontare dei crediti commerciali verso il mercato oltre ai crediti generati dallo svolgimento del servizio di noleggio e turismo, presenta una variazione in aumento di 2.501 mila euro determinata da ordinaria gestione della fatturazione e incassi, tra cui principalmente dal credito verso Umbria Tpl Mobilità (1.980 mila euro) relativamente ad una fattura aperta alla data di chiusura del bilancio 2022, e incassata a Febbraio 2023.

I **"Crediti verso società del Gruppo"** si attestano a 14.887 mila euro con una variazione in aumento di 3.796 mila euro, e fanno riferimento principalmente ai rapporti verso le società controllate per attività di *service* e distacchi di personale. La variazione è dovuta principalmente all'incremento per 1.584 mila euro per ribaltamento dei contratti di servizio resi da parte di Ferrovie dello Stato e conguaglio 2021. La restante variazione in aumento è conseguenza della gestione degli incassi di periodo strettamente connesso all'andamento della liquidità principalmente delle Società controllate Busitalia Veneto e Busitalia Campania.

I **"Crediti da Contratto di Servizio verso le Regioni"** si attestano a 31.797 mila euro e fanno riferimento a crediti per contratti di servizio attivi verso gli Enti affidanti, il cui valore risulta in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 10.874 mila euro, principalmente per effetto degli incassi dei rapporti con la Regione Umbria con la quale la Società ha attivato le opportune azioni giudiziali per il graduale recupero degli incassi.

Il "Fondo Svalutazione" si attesta a 4.699 mila euro con un decremento pari a 3.962 mila euro determinato dall'effetto congiunto di:

- Riduzione del fondo pari a 5.161 mila euro per effetto della conclusione dell'atto transattivo con la Regione Umbria per la DGR 1345 che ha comportato una rilevazione della sopravvenienza attiva pari a 2.324 mila euro a seguito dell'avvenuto incasso;
- Riduzione del fondo pari a 280 mila euro per effetto della chiusura di altre posizioni creditorie;
- Incremento per 860 mila euro per effetto delle valutazioni effettuate sulle attività finanziarie in applicazione dell'IFRS 9;
- Riclassifica di un fondo già esistente per 619 mila euro da altri crediti a crediti commerciali.

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

	valori in migliaia di euro		
	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>	<b>Variazione</b>
Nazionali	51.513	52.127	(615)
Paesi dell'area euro			
Regno Unito			
Altri paesi europei (UE non Euro)			
Altri paesi europei non UE			
Stati Uniti			
Altri paesi			
<b>Totale</b>	<b>51.513</b>	<b>52.127</b>	<b>(615)</b>

Tutti i crediti commerciali fanno riferimento a crediti nazionali.

## 25. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (10 mila euro)

La voce è così dettagliata:

<i>valori in migliaia di euro</i>			
<b>Descrizione</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>	<b>Variazione</b>
Depositi bancari e postali	0	585	(585)
Assegni	4	5	(1)
Denaro e valori in cassa	6	9	(4)
Conti correnti di tesoreria			
Operazione pronti c/termine			
Altro			
<b>Valore lordo</b>	<b>10</b>	<b>599</b>	<b>(590)</b>
Fondo svalutazione	0	0	0
<b>Totale Disponibilità liquide e altri mezzi equivalenti</b>	<b>10</b>	<b>599</b>	<b>(590)</b>

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

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

## 26. Crediti tributari (377 mila euro)

La voce è così dettagliata:

<i>valori in migliaia di euro</i>			
<b>Descrizione</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>	<b>Variazione</b>
Acconti IRAP	377	244	133
Acconti IRES	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>377</b>	<b>244</b>	<b>133</b>

La Società presenta al 31.12.2022 un'esposizione a credito come saldo IRAP derivante dalle dichiarazioni dei redditi dell'esercizio precedente, in aumento per l'iscrizione della quota a breve termine del credito ACE effettuata nel corso del 2022.

## 27. Patrimonio netto (62.293 mila euro)

Le variazioni intervenute negli esercizi 2022 e 2021 per le principali voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto all'inizio delle note di bilancio.

### Capitale sociale

Il capitale sociale della Società al 31 dicembre 2022, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito a quote nominali per un totale complessivo di 73.000 mila euro.

### Riserva Legale

La Riserva legale della Società al 31 dicembre 20221 risulta di 1.522 mila euro e non presenta alcuna variazione rispetto all'esercizio precedente nel quale era stata rilevata una perdita di esercizio.

### Riserve diverse

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

### Riserve di valutazione

La riserva di valutazione si attesta complessivamente ad un valore negativo di 2.406 mila euro e riflette la valutazione attuariale del TFR. Nel corso dell'esercizio 2022 sono stati registrati perdite attuariali per benefici ai dipendenti rilevate dalla perizia dell'attuario pari a 1.167 mila euro al netto dei relativi effetti fiscali pari a 280 mila euro.

### Utili/(Perdite) portati a nuovo

Le perdite portate a nuovo al 31 dicembre 2022 si attestano a 17.469 mila euro. La variazione negativa di 5.940 mila euro rispetto all'esercizio precedente fa riferimento all'ammontare delle perdite dell'esercizio 2021 destinati a nuovo come da delibera assembleare di approvazione della Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2021.

### Risultato dell'esercizio

Nello svolgimento della normale attività produttiva dell'esercizio 2022, si è maturato un utile pari a 6.398 mila euro.

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

valori in migliaia di euro

Origine*	Importi al 31.12.2022 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Possibilità di Utilizzo	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti			
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro (da specificare)
<b>Capitale Sociale</b>	<b>73.000</b>	<b>73.000</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Riserve di utili:</b>								
Riserva legale	1.522	1.522	-	<b>B</b>	-	-	-	-
Riserve diverse	8.249	-	8.249	<b>A,B</b>	-	-	-	-
Utili attuariali per benefici Def. Personale	-2.406	-	-	-	-	-	-	-
Perdite a nuovo	-17.469	-	-	<b>B,C</b>	-	-	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>62.896</b>	<b>74.522</b>	<b>8.249</b>	-	-	-	-	-

A Per aumento di capitale

B Per copertura perdite

C Per distribuzione ai soci

**28. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine (58.755 mila euro)**

La voce ammonta a 58.755 mila euro ed è così dettagliata:

*valori in migliaia di euro*

<b>Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>	<b>Variazione</b>
Finanziamenti da soci	21.969	29.242	(7.273)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	18.270	14.692	3.578
Altro	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>40.239</b>	<b>43.934</b>	<b>(3.695)</b>
<b>Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>	<b>Variazione</b>
Finanziamenti da soci (breve termine)	12.273	17.273	(5.000)
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	6.243	7.167	(924)
Altro (breve termine)	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>18.516</b>	<b>24.440</b>	<b>(5.924)</b>
<b>Totale Finanziamenti</b>	<b>58.755</b>	<b>68.374</b>	<b>(9.619)</b>

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

I "finanziamenti da soci a breve termine" pari a 12.273 mila euro fanno riferimento, all'esposizione per linee di credito concesse dalla controllante FS per far fronte alle normali necessità di gestione del capitale circolante per un importo pari a 5.000 mila euro, che sono state rimborsate nel corso del 2022 per un importo pari a 5.000 mila euro, e per 7.273 mila euro per la quota a breve dei finanziamenti da soci a medio-lungo termine illustrati di seguito (di cui 5.273 mila euro relativo al finanziamento Qbuzz BV e 2.000 mila euro relativo al finanziamento per l'aumento di capitale in Busitalia Veneto).

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

I "finanziamenti da soci a medio e lungo termine" pari complessivamente a 21.969 mila euro fanno riferimento alla quota e medio e lungo termine relativa ai finanziamenti concessi dalla controllante FS per far fronte alle acquisizioni delle partecipazioni della controllata estera QBuzz BV (con un debito residuo al 31 dicembre 2022 di 15.819 mila euro e scadenza nel 2026) e per l'aumento di capitale di Busitalia Veneto S.p.A. avente un debito residuo al 31 dicembre 2022 pari a 6.150 mila euro e scadenza nel 2027. Tali finanziamenti sono stati rimborsati nel corso del 2022 per complessivi 7.273 mila euro. Su tali finanziamenti i tassi contrattuali applicati sono pari rispettivamente a 1,80% + euribor a 6 mesi e 3,40% + euribor a 6 mesi.

I "debiti finanziari verso società del Gruppo", complessivamente pari a 24.513 mila euro, sono relativi ai finanziamenti di residuo capitale verso la consociata Fercredit finalizzati all'acquisto degli autobus.

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

valori in migliaia di euro

Voci del flusso di cassa generato/(assorbito) da attività finanziaria	31.12.2021	Effetto da Rendiconto finanziario	Variazione area	Effetti non monetari			31.12.2022
				Nuovi leasing	Riserva CFH	Altro	
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	68.374	(9.619)	-	-	-	-	58.755
Variazione delle altre attività finanziarie	(9.927)	(3.197)	-	-	-	-	(13.124)
Variazione delle altre passività finanziarie	7.088	(2.831)	-	-	-	-	4.257
<b>Totale</b>	<b>65.535</b>	<b>(15.648)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>49.887</b>

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione Finanziaria Netta, esposta nello Stato Patrimoniale riclassificato, come riportato nella Relazione sulla gestione al 31 dicembre 2022 confrontata con il 31 dicembre 2021:

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
<b>Posizione finanziaria netta a breve termine</b>	<b>6.141</b>	<b>16.744</b>	<b>(10.603)</b>
Conti correnti di tesoreria	(10)	(599)	589
Attività finanziarie correnti	(13.125)	(9.927)	(3.198)
Finanziamenti da soci	12.273	17.273	(5.000)
Passività finanziarie correnti	759	2.831	(2.072)
Quote corrente fin. Medio/lungo termine	6.243	7.167	(924)
<b>Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine</b>	<b>43.736</b>	<b>48.191</b>	<b>(4.455)</b>
Finanziamenti da soci	21.969	29.242	(7.274)
Finanziamenti a medio/lungo termine	18.270	14.692	3.578
Passività finanziarie non correnti	3.498	4.257	(759)
<b>Totale complessivo</b>	<b>49.877</b>	<b>64.935</b>	<b>(15.058)</b>

## 29. Benefici a dipendenti (10.038 mila euro)

Di seguito il dettaglio della voce

valori in migliaia di euro

	31.12.2022	31.12.2021
Valore attuale obbligazioni TFR	10.038	12.426
Valore attuale obbligazioni CLC	-	-
Valore attuale obbligazioni Altri benefici ai dipendenti	-	-
<b>Totale valore attuale obbligazioni</b>	<b>10.038</b>	<b>12.426</b>

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

valori in migliaia di euro

	2022	2021
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	12.426	17.462
Service Costs		
Interest cost (*)	179	16
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(1.118)	(536)
- da cambiamenti assunzioni demografiche	(1.118)	
- derivanti dall'esperienza		11
Anticipi/utilizzi e altre variazioni	(1.450)	(547)
		(4.516)
<b>Totale obbligazioni a benefici definiti</b>	<b>10.038</b>	<b>12.426</b>

(\*) con rilevazione a Conto Economico

### Ipotesi attuariali

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

	2022	2021
Tasso di attualizzazione TFR	3,57%	0,44%
Tasso annuo incremento TFR	3,225%	2,8125%
Tasso di inflazione TFR	2,30%	1,75%
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti TFR	5,00%	5,00%
Tasso atteso di anticipazioni	1,00%	1,00%
Probabilità di decesso	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti AGO	

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

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

valori in migliaia di euro

	TFR	CLC	Altri benefici definiti ai dipendenti
Tasso di inflazione + 0,25%	10.119	-	-
Tasso di inflazione - 0,25%	9.957	-	-
Tasso di attualizzazione +0,25%	9.912	-	-
Tasso di attualizzazione -0,25%	10.166	-	-
Tasso di turnover +1%	10.062	-	-
Tasso di turnover -1%	10.012	-	-
<i>Duration del piano</i>	5,8		
Erogazione 1° anno	1.698		
Erogazione 2° anno	1.178		
Erogazione 3° anno	1.422		
Erogazione 4° anno	1.261		
Erogazione 5° anno	413		

### 30. Fondi per rischi ed oneri (3.230 mila euro)

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

Fondi rischi e oneri	31.12.2021	Acc. nti	Utilizzi	Altre variazioni	valori in migliaia di euro	
					Rilascio fondi eccedenti	31.12.2022
Fondo bilaterale	1.333	-	-	-	-	1.333
Fondo contenzioso personale	1.732	147	(405)	(113)	(188)	1.172
Fondo contenzioso fornitori	160	565	-	-	-	725
<b>Totale fondi rischi e oneri</b>	<b>3.225</b>	<b>712</b>	<b>(405)</b>	<b>(113)</b>	<b>(188)</b>	<b>3.230</b>
Di cui quota corrente						
Di cui quota non corrente	3.225	712	(405)	(113)	(188)	3.230

I "Fondi per rischi ed oneri" al 31 dicembre 2022 si attestano a 3.230 mila euro con una variazione complessiva in aumento, rispetto al 31 dicembre 2021 di 5 mila euro.

Come evidenziato nella tabella sopra riportata, nel corso dell'esercizio 2022 la Società ha:

- accantonato 147 mila euro relativi alla stima del potenziale impatto economico sull'esercizio 2022 degli oneri aggiuntivi che potrebbero essere riconosciuti al personale dipendente con il Rinnovo del CCA;
- accantonato 565 mila euro per effetto di possibili contestazioni verso terzi;
- utilizzato ed effettuato rilasci per complessivi 593 mila euro in seguito alla definizione degli importi relativi al riconoscimento di "una tantum" per effetto della sottoscrizione di rinnovi contrattuali oltre alle valutazioni dei rischi relativi al contenzioso del personale in essere;
- Altre variazioni 113 mila euro per riclassifiche degli importi a debito.

In merito al Fondo Bilaterale, si rileva che lo stesso prevede la stima dell'impatto, effettuata dalla Società, per la gestione del *turnover*. Nel corso dell'esercizio 2022, non si sono verificati eventi che ne hanno richiesto l'utilizzo.

### 31. Passività finanziarie non correnti e correnti (4.257 mila euro)

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

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
<b>Passività finanziarie</b>									
Altre passività finanziarie	3.498	759	<b>4.257</b>	4.257	2.831	<b>7.088</b>	(759)	(2.072)	<b>(2.831)</b>
<b>Totale passività finanziarie</b>	<b>3.498</b>	<b>759</b>	<b>4.257</b>	<b>4.257</b>	<b>2.831</b>	<b>7.088</b>	<b>(759)</b>	<b>(2.072)</b>	<b>(2.831)</b>

Le **passività finanziarie correnti** sono pari complessivamente a 4.257 mila euro e fanno riferimento alle passività per leasing in linea con il principio IFRS16, che la società ha applicato al 1° gennaio 2019. In diminuzione per 2.831 mila euro rispetto al 2021 per effetto dei pagamenti dei canoni mensili.

### 32. Altre passività non correnti e correnti (15.861 mila euro)

Le voci di debito sono così dettagliate:

valori in migliaia di euro

	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	-	95	95	-	95	95	-	-	-
Acconti verso clienti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sicurezza Sociale	-	2.591	2.591	-	2.749	2.749	-	(158)	(158)
Debiti per IVA	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Altri debiti verso società del Gruppo	-	566	566	-	753	753	-	(187)	(187)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	251	12.359	12.610	249	10.548	10.797	2	1.811	1.813
<b>Totale altre passività</b>	<b>251</b>	<b>15.610</b>	<b>15.861</b>	<b>249</b>	<b>14.145</b>	<b>14.394</b>	<b>2</b>	<b>1.465</b>	<b>1.467</b>

La voce "**Altre passività correnti**" si attesta a 15.861 mila euro al 31 dicembre 2022 con una variazione netta in aumento di 1.467 mila euro rispetto all'esercizio precedente determinata principalmente dai seguenti fattori:

- Incrementi per 1.813 mila euro tra i ratei e risconti passivi dato principalmente da:
  - Diminuzione dei risconti passivi della quota di ricavo 2022 derivante dal contratto di usufrutto stipulato con la Società Simet per l'utilizzo di autobus di proprietà di Busitalia Sita Nord, per euro 364 mila euro;
  - Aumento dei risconti passivi della quota di ricavo degli abbonamenti incassati nel corso del 2022 ma di competenza degli esercizi successivi per 1.555 mila euro;
  - Diminuzione dei debiti verso assicurazioni per 84 mila euro per effetto dell'adeguamento del fondo franchigie al 31.12.2022;

- Diminuzione dei debiti verso il personale per 420 mila euro per effetto della cessione del personale dipendente a partire dal 01.11.2021 ad Autolinee Toscane S.p.A.;
- Aumento per 723 mila euro degli incassi ricevuti sui parcheggi di superficie del Comune di Spoleto che vengono gestiti da Busitalia Sita Nord e riversati al Comune in un secondo momento;
- aumento per 506 mila euro nei debiti verso altri dovuti per 361 mila euro relativi al debito contratto dalla Società per welfare aziendali, oltre a 145 mila euro di debiti minori;
- altre variazioni nette in diminuzione pari a 103 mila euro riconducibili alla normale operatività dell'esercizio;
- decremento dei debiti verso istituti previdenziali di 158 mila euro imputabile principalmente alla contrazione del personale della Direzione Regionale Toscana ceduto a seguito dell'esito della Gara Toscana a far data dal 01.11.2021;
- variazione nette complessive in decremento di 187 mila euro degli altri debiti verso società del gruppo.

### 33. Debiti commerciali non correnti e correnti (24.698 mila euro)

Di seguito la composizione e movimentazione dei debiti commerciali non correnti e correnti, in migliaia di euro.

	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	-	15.567	15.567	-	21.436	21.436	-	(5.869)	(5.869)
Acconti commerciali	-	-	-	-	0	0	-	0	0
Debiti commerciali v/ società del Gruppo	-	9.131	9.131	-	7.960	7.960	-	1.171	1.171
<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>24.698</b>	<b>24.698</b>	<b>-</b>	<b>29.396</b>	<b>29.396</b>	<b>-</b>	<b>(4.698)</b>	<b>(4.698)</b>

I Debiti commerciali correnti si attestano a 24.698 mila euro al 31 dicembre 2022 con un decremento di 4.698 mila euro rispetto al 31 dicembre 2021 principalmente per l'effetto congiunto di:

- Decremento dei debiti verso fornitori generici pari a 5.869 mila euro dovuta un effetto netto tra il pagamento per 8.958 mila euro di fatture legate all'acquisto di autobus accertate al 31.12.2021, accompagnato da un aumento nelle tariffe delle materie prime quali utenze e carburanti. incremento di 1.171 mila euro dei debiti commerciali verso le società del Gruppo riconducibile ad un aumento dei costi nei contratti di servizi resi dalla Holding, oltre al conguaglio dell'esercizio precedente, e alla normale gestione dei rapporti ordinari con controllate e consociate.

### 34. Debiti per imposte sul reddito

La società al 31.12.2022 non rileva debiti per imposte sul reddito. Si segnala che la società aderisce al consolidato fiscale nazionale ex art. 117 e seguenti T.U.I.R con la controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

### 35. 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.

Si riporta di seguito la classificazione delle attività e passività finanziarie secondo i criteri di valutazione previsti dall'IFRS9.

	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Crediti commerciali al costo ammortizzato	51.513	52.127
Disponibilità liquide al costo ammortizzato	10	599
Altre attività al costo ammortizzato	10.774	16.092
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione al costo ammortizzato		
Altre attività finanziarie:	13.252	10.048
- Al costo ammortizzato	13.125	9.927
- Derivati attivi AI FVOCI		
- Derivati attivi al FVTPL		
- Altre attività valutate al FVOCI		
- Altre attività valutate al FVTPL	127	122
<b>Totale attività finanziarie</b>	<b>75.548</b>	<b>78.867</b>
Finanziamenti al costo ammortizzato	58.754	68.374
Debiti commerciali al costo ammortizzato	24.698	29.396
Altre passività al costo ammortizzato	14.943	13.375
Altre passività finanziarie:	4.257	7.088
- Al costo ammortizzato	4.257	7.088
- Derivati passivi al FVOCI		
- Derivati passivi al FVTPL		
- Altre passività valutate al FVOCI		
- Altre passività valutate al FVTPL		
<b>Totale passività finanziarie</b>	<b>102.652</b>	<b>118.233</b>

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.

In relazione alla presente informativa sui rischi finanziari, al fine di riconciliare il valore delle attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS7 con le attività e passività riportate nella situazione patrimoniale - finanziaria societaria, si fa presente che i valori esposti nella situazione patrimoniale e finanziaria corrispondono al valore delle attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS7 al netto dei crediti di natura tributaria e delle partecipazioni.

**RISCHIO DI CREDITO**

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

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

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

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

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

Le seguenti tabelle riportano l'esposizione al rischio di credito della Società al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, per categoria e per controparte. Per i dettagli relativi al valore lordo e al fondo svalutazione, si rimanda ai paragrafi delle rispettive voci di bilancio.

*valori in migliaia di euro*

	<b>31.12.2022</b>				
	<b>Pubblica amministrazione</b>	<b>Clienti Terzi</b>	<b>Istituti finanziari</b>	<b>Società del gruppo</b>	<b>Totale</b>
Crediti commerciali correnti e non correnti	30.282	6.348	-	14.882	51.513
Altre attività correnti e non correnti	5.197	1.902	-	3.471	10.570
Attività finanziarie correnti e non correnti	-	-	-	13.125	13.125
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	-	-	-	-
<b>Totale attività finanziarie</b>	<b>35.479</b>	<b>8.250</b>	<b>-</b>	<b>31.478</b>	<b>75.207</b>

*valori in migliaia di euro*

	<b>31.12.2021</b>				
	<b>Pubblica amministrazione</b>	<b>Clienti Terzi</b>	<b>Istituti finanziari</b>	<b>Società del gruppo</b>	<b>Totale</b>
Crediti commerciali correnti e non correnti	35.988	5.054	-	11.086	52.127
Altre attività correnti e non correnti	6.471	2.488	-	6.777	15.736
Attività finanziarie correnti e non correnti	-	-	-	9.927	9.927
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	-	585	-	585
<b>Totale attività finanziarie</b>	<b>42.459</b>	<b>7.542</b>	<b>585</b>	<b>27.790</b>	<b>78.375</b>

La tabella seguente fornisce la massima esposizione del rischio di credito per controparte al 31 dicembre 2022 con evidenza delle classi di scaduto:

valori in migliaia di euro

31.12.2022

	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione	30.638	187	187	3.479	2.504	36.995
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	(1.515)	(1.515)
<b>Pubblica Amministrazione (netto)</b>	<b>30.638</b>	<b>187</b>	<b>187</b>	<b>3.479</b>	<b>989</b>	<b>35.479</b>
Società del Gruppo	21.928	3.709	3.709	833	1.310	31.490
Fondo Svalutazione	(12)	-	-	-	-	(12)
<b>Società del Gruppo (netto)</b>	<b>21.916</b>	<b>3.709</b>	<b>3.709</b>	<b>833</b>	<b>1.310</b>	<b>31.478</b>
Clienti terzi	868	1.672	1.672	2.009	6.128	12.350
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	(4.100)	(4.100)
<b>Clienti terzi (netto)</b>	<b>868</b>	<b>1.672</b>	<b>1.672</b>	<b>2.009</b>	<b>2.028</b>	<b>8.250</b>
Istituti finanziari	-	-	-	-	-	-
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	-	-
<b>Istituti finanziari (netto)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE</b>	<b>53.422</b>	<b>5.569</b>	<b>5.569</b>	<b>6.321</b>	<b>4.327</b>	<b>75.207</b>

valori in migliaia di euro

31.12.2021

	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione (lordo)	27.774	3.445	3.625	2.733	11.564	49.142
Fondo Svalutazione	(1.792)	-	-	-	(4.891)	(6.684)
<b>Pubblica Amministrazione (netto)</b>	<b>25.982</b>	<b>3.445</b>	<b>3.625</b>	<b>2.733</b>	<b>6.673</b>	<b>42.459</b>
Società del Gruppo (lordo)	15.061	2.594	4.975	4.249	924	27.802
Fondo Svalutazione	(12)	-	-	-	-	(12)
<b>Società Del Gruppo (netto)</b>	<b>15.049</b>	<b>2.594</b>	<b>4.975</b>	<b>4.249</b>	<b>924</b>	<b>27.790</b>
Clienti Terzi (lordo)	-	2.274	2.246	481	6.053	11.054
Fondo Svalutazione	-	(1.200)	-	(112)	(2.200)	(3.512)
<b>Clienti Terzi (netto)</b>	<b>-</b>	<b>1.074</b>	<b>2.246</b>	<b>369</b>	<b>3.853</b>	<b>7.542</b>
Istituti finanziari (lordo)	585	-	-	-	-	585
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	-	-
<b>Istituti finanziari (netto)</b>	<b>585</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>585</b>
<b>Totale attività finanziarie</b>	<b>41.615</b>	<b>7.113</b>	<b>10.847</b>	<b>7.350</b>	<b>11.450</b>	<b>78.375</b>

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, così come determinati dall'agenzia di rating Standard & Poor's:

valori in migliaia di euro

31.12.2022					
	FVTPL	FVOCI	COSTO AMMORTIZZATO		
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Lifetime-impaired
da AAA a BBB-	-	-	13.137	50.979	3.822
da BB a BB+	-	-	-	-	-
da B a CCC	-	-	-	6.733	6.164
da CC a C	-	-	-	-	-
D	-	-	-	-	-
<b>Valori contabili lordi</b>	-	-	<b>13.137</b>	<b>57.712</b>	<b>9.986</b>
F.do svalutazione	-	-	(12)	-	(5.615)
<b>Valore netto</b>	-	-	<b>13.125</b>	<b>57.712</b>	<b>4.370</b>

valori in migliaia di euro

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

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

valori in migliaia di euro

	12-months expected credit losses	Lifetime- not impaired	Lifetime- impaired	TOTALE
<b>Saldo al 31 dicembre 2021</b>	<b>12</b>	<b>811</b>	<b>9.385</b>	<b>10.208</b>
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – non deteriorato	-	-	-	-
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – deteriorato	-	-	-	-
Attività finanziarie rimborsate	-	(811)	(4.630)	(5.441)
Attività finanziarie acquisite	-	-	860	860
Rivalutazione/svalutazione netta del fondo svalutazione	-	-	-	-
Utilizzo fondo svalutazione	-	-	-	-
<b>Saldo al 31 dicembre 2022</b>	<b>12</b>	<b>-</b>	<b>5.615</b>	<b>5.627</b>

## RISCHIO DI LIQUIDITÀ

Il rischio di liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità di Busitalia e delle sue società controllate sono monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della struttura Finance and Investor Relations dalla Capogruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace e efficiente gestione delle risorse

finanziarie. La Società ha poi come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività ai fini del mantenimento di adeguate disponibilità liquide nel breve termine, anche attraverso l'utilizzo di linee di credito a breve termine. La Holding FS si rivolge, a primari istituti finanziari del sistema bancario, dai quali ha ricevuto linee di credito *uncommitted*.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, indicati al lordo degli interessi da versare, sono espone nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

31-dic-22	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
<b>Passività finanziarie non derivate</b>						
Debiti finanziari verso società del Gruppo	3.392	3.392	6.016	9.028	4.483	26.310
Finanziamenti da soci	6.136	6.136	7.273	14.696	-	34.242
Passività del leasing	638	207	398	1.194	2.322	4.759
<b>Debiti finanziari non derivati</b>	<b>10.166</b>	<b>9.735</b>	<b>13.686</b>	<b>24.918</b>	<b>6.805</b>	<b>65.311</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>9.518</b>	<b>9.518</b>	-	-	-	<b>19.037</b>
<b>Totale passività finanziarie</b>	<b>19.684</b>	<b>19.254</b>	<b>13.686</b>	<b>24.918</b>	<b>6.805</b>	<b>84.347</b>

valori in migliaia di euro

31-dic-21	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
<b>Passività finanziarie non derivate</b>						
Prestiti obbligazionari						
Finanziamenti da banche						
Debiti verso altri finanziatori						
Debiti finanziari verso società del Gruppo	3.584	3.584	5.180	9.207	305	21.859
Finanziamenti da soci	8.636	8.636	7.273	21.969	0	46.514
Passività del leasing	1.483	1.483	845	1.194	2.720	7.726
<b>Debiti finanziari non derivati</b>	<b>13.703</b>	<b>12.220</b>	<b>13.298</b>	<b>32.370</b>	<b>3.025</b>	<b>76.099</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>14.698</b>	<b>14.698</b>	-	-	-	<b>29.396</b>
<b>Totale passività finanziarie</b>	<b>28.401</b>	<b>26.918</b>	<b>13.298</b>	<b>32.370</b>	<b>3.025</b>	<b>105.495</b>

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

valori in migliaia di euro

31/12/2022	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	24.513	6.243	14.010	4.260
Passività del leasing	4.257	759	1.329	2.168
Finanziamenti da soci	34.242	12.273	21.969	-
Passività finanziarie	-	-	-	-
<b>Debiti finanziari non derivati</b>	<b>63.011</b>	<b>19.275</b>	<b>37.308</b>	<b>6.428</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>24.698</b>	<b>24.698</b>	-	-

valori in migliaia di euro

31/12/2021	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	21.859	7.167	14.387	305
Passività del leasing	7.088	2.831	1.745	2.512
Finanziamenti da soci	46.514	17.273	29.242	-
Passività finanziarie	-	-	-	-
<b>Debiti finanziari non derivati</b>	<b>75.461</b>	<b>27.271</b>	<b>45.373</b>	<b>2.818</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>29.396</b>	<b>29.396</b>	-	-

## RISCHIO DI MERCATO

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

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

### Rischio di tasso di interesse

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

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

valori in migliaia di euro

	<b>Valore contabile</b>	<b>Flussi finanziari contrattuali</b>	<b>Quota corrente</b>	<b>1 e 2 anni</b>	<b>2 e 5 anni</b>	<b>oltre 5 anni</b>
Tasso variabile	63.011	65.311	19.902	13.686	24.918	6.805
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo al 31 dicembre 2022</b>	<b>63.011</b>	<b>65.311</b>	<b>19.902</b>	<b>13.686</b>	<b>24.918</b>	<b>6.805</b>
Tasso variabile	68.429	68.736	24.778	12.477	31.175	305
Tasso fisso	7.032	7.032	2.799	735	985	2.512
<b>Saldo al 31 dicembre 2021</b>	<b>75.461</b>	<b>75.768</b>	<b>27.578</b>	<b>13.212</b>	<b>32.161</b>	<b>2.818</b>

### Rischio di cambio

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

### GESTIONE DEL CAPITALE PROPRIO

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

## 36. Passività ed attività potenziali

### PROCEDIMENTI CIVILI

#### Procedimenti di recupero crediti verso la Regione Umbria

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

In considerazione dell'alea dei giudizi in corso, le controversie relative alla DGR 1345 sono state definite con la sottoscrizione di atti transattivi con la Regione Umbria, nel corso del 2022. Conseguentemente le parti hanno rinunciato ai giudizi pendenti dinanzi al Tribunale di Perugia, con revoca dei decreti ingiuntivi emessi, con declaratoria della cessazione della materia del contendere e spese compensate.

Rimangono ancora attivi i procedimenti relativi ai compensi maturati per i servizi resi nell'anno 2016.

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

Giudizio promosso nel 2019 dalla società Mobit s.c. a r.l. (partecipata da Busitalia Sita Nord) dinanzi al TAR Toscana per l'impugnazione del provvedimento con il quale la Regione Toscana aveva disposto una nuova aggiudicazione definitiva a favore della società Autolinee Toscane S.p.A. della gara per l'affidamento in lotto unico del servizio di TPL a seguito della riapertura della gara medesima. La sentenza avversa del TAR Toscana è stata impugnata da Mobit presso il Consiglio di Stato, il quale in data 21.6.2021, ha respinto l'appello confermando l'aggiudicazione in favore di AT. Avverso tale sentenza Mobit ha proposto ricorso per revocazione ex art. 106 c.p.a. e ricorso per Cassazione ex art. 111 Cost., 110 c.p.a. e 362 c.p.c. Con sentenza n. 5174 del 2.6.2022 il Consiglio di Stato ha dichiarato inammissibile il ricorso per revocazione.

In data 6.12.2022 si è tenuta l'adunanza in camera di Consiglio della Corte di Cassazione per la discussione del ricorso. Si è in attesa della sentenza.

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

**Provvedimenti Regione Toscana**

Giudizio promosso nel giugno del 2020, dalla Mobit s.c.a r.l. dinanzi al TAR Toscana per l'annullamento delle delibere della Giunta Regionale della Toscana n. 573 del 4.5.2020 e n. 281 del 2.3.2020 con le quali sono stati riconosciuti all'aggiudicatario della gara per l'affidamento in lotto unico del servizio di trasporto pubblico locale maggiori compensazioni e previsti meccanismi di adeguamento in contrasto con le previsioni di gara. Con atto per motivi aggiunti, Mobit ha altresì impugnato il contratto di servizio medio-tempore sottoscritto dalla Regione e il nuovo aggiudicatario. Con sentenza del 5.12.2022 il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso.

**Provvedimenti Regione Umbria individuazione risorse destinate ai servizi di TPL**

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

### 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 di revisione è pari a 80.914 euro. Sono esclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale.

### 38. Compensi ad Amministratori e Sindaci

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

<i>valori in migliaia di euro</i>			
	2021	2021	Variazione
Amministratori	146	408	(262)
Sindaci	40	43	(3)
<b>Totale</b>	<b>206</b>	<b>451</b>	<b>(265)</b>

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

Ai suddetti compensi si deve aggiungere quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza pari a 18 mila euro per il 2022.

### 39. Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

Società soggetta alla direzione e coordinamento di Trenitalia S.p.a.

I dati essenziali della controllante diretta al 31 dicembre 2021 sono disponibili presso la sede sociale di Trenitalia S.p.a. in Roma.

	<i>valori in euro</i>	
	31.12.2021	31.12.2020
<b>Attività</b>		
Totale attività non correnti	11.088.482.465	10.556.234.089
Totale attività correnti	2.573.920.122	2.002.151.834
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		
<b>Totale attività</b>	<b>13.662.402.587</b>	<b>12.558.385.923</b>
<b>Patrimonio netto</b>		
Capitale sociale	1.607.137.500	1.607.137.500
Riserve	120.531.224	117.202.479
Utili (perdite) portati a nuovo	1.066.760.822	1.489.826.796
Utile (Perdite) d'esercizio	2.280.650	(423.065.974)
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>2.796.710.196</b>	<b>2.791.100.801</b>
<b>Passività</b>		
Totale passività non correnti	6.697.746.014	6.205.343.209
Totale passività correnti	4.167.946.377	3.561.941.913
<b>Totale passività</b>	<b>10.865.692.391</b>	<b>9.767.285.122</b>
<b>Totale patrimonio netto e passività</b>	<b>13.662.402.587</b>	<b>12.558.385.923</b>

valori in euro

	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Ricavi operativi	4.552.326.391	3.905.949.546
Costi operativi	(3.498.466.405)	(3.079.237.544)
Ammortamenti	(974.081.889)	(979.591.783)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(13.103.784)	(55.270.514)
Accantonamenti		
Proventi e (oneri) finanziari	(80.750.112)	(269.044.147)
Imposte sul reddito	16.356.449	54.128.467
<b>Risultato netto di esercizio</b>	<b>2.280.650</b>	<b>(423.065.975)</b>

## 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

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

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

valori in migliaia di euro

	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Benefici a breve termine	2.003	1.943
Benefici successivi al rapporto di lavoro	173	144
Altri benefici a lungo termine	-	-
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	-	475
<b>Totale</b>	<b>2.176</b>	<b>2.562</b>

La variazione rispetto al 2021 è dovuta principalmente ad interventi di politica meritocratica.

### 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
<b>Imprese controllate</b>		
Ataf Gestioni	<u>Commerciali e diversi:</u> Provvigioni Distacchi di personale Ricavi e Recuperi diversi Service di Corporate <u>Finanziari:</u> Commissioni	<u>Commerciali e diversi:</u> Provvigioni Distacchi di personale Costi diversi
Busitalia Campania	<u>Commerciali e diversi:</u> Service di Corporate Distacco personale Ricavi e recuperi diversi <u>Finanziari:</u> Commissioni	<u>Commerciali e diversi:</u> Compensi cariche sociali  Distacchi di personale
Busitalia Rail Service	<u>Commerciali e diversi:</u> Autoservizi Service di Corporate Distacchi di personale <u>Finanziari:</u> Dividendi	<u>Commerciali e diversi:</u> Distacchi di personale Autoservizi
Busitalia Veneto	<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari Service di Corporate Ricavi e Recuperi diversi <u>Finanziari:</u> Commissioni	<u>Commerciali e diversi:</u> Costi diversi Distacchi di personale
Savit	<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari Ricavi e Recuperi diversi Distacchi di personale	<u>Commerciali e diversi:</u> Manutenzioni e servizi vari
Qbuzz	<u>Commerciali e diversi:</u> Recuperi diversi	
<b>Controllanti</b>		
FS Italiane	<u>Commerciali e diversi:</u> IVA di Gruppo  <u>Finanziari:</u> Conto corrente intersocietario	<u>Commerciali e diversi:</u> Service di Corporate Distacchi di personale Locazioni immobiliari Consolidato fiscale <u>Finanziari:</u> Finanziamenti
<b>Altre Imprese</b>		
City Boat	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e Recuperi diversi	
Fercredit		<u>Finanziari:</u> Finanziamenti e <i>Leasing</i> Finanziari <u>Commerciali e diversi:</u> Indicizzazioni
Ferservizi		<u>Commerciali e diversi:</u>  Servizi paghe e fatturazione elettronica
FSE Infrastruttura	<u>Commerciali e diversi:</u> Rimborso cariche sociali	
Firenze City Sightseeing	<u>Commerciali e diversi:</u> Rimborso cariche sociali	<u>Commerciali e diversi:</u> Distacchi
FS Sistemi Urbani		<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari
FS Technology		<u>Commerciali e diversi:</u> Sevizi IT
Li-nea		<u>Commerciali e diversi:</u> Autoservizi
Mercitalia Rail	<u>Commerciali e diversi:</u> Distacchi di personale	<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari
Grandi Stazioni Rail		<u>Finanziari:</u> IFRS 16
Mercitalia Intermodal	<u>Commerciali e diversi:</u> Distacchi di personale	

Mercitalia Shunting&Terminal		Commerciali e diversi: Costi diversi
Mercitalia Logistics	Commerciali e diversi: Recuperi diversi	
Rete Ferroviaria Italiana	Commerciali e diversi: Ricavi e Recuperi diversi Distacchi di personale	Commerciali e diversi: Prestazioni sanitarie
Sita in liquidazione	Commerciali e diversi: Ricavi e recuperi diversi	Commerciali e diversi: Rapporti inerenti la Scissione Sfruttamento del marchio
Trenitalia	Commerciali e diversi: Autoservizi Provvigioni Ricavi e recuperi diversi	Commerciali e diversi: Compensi cariche sociali Distacchi di personale Costi diversi
Italcertifer		Commerciali e diversi: Costi diversi
Trenord		Commerciali e diversi: Costi diversi
<b>Altre parti correlate</b>		
Gruppo Enel	Commerciali e diversi: Recuperi diversi	Commerciali e diversi: Utenze
Gruppo Eni		Commerciali e diversi: Carburanti
Gruppo Leonardo	Commerciali e diversi: Recuperi diversi	Commerciali e diversi: Progetto AVM
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	Commerciali e diversi: Recuperi diversi	Commerciali e diversi: Costi diversi
Gruppo Poste Italiane	Commerciali e diversi: Ricavi e recuperi diversi	
Gruppo RAI		Commerciali e diversi: Canone
EUROFER		Commerciali e diversi: Fondi previdenziali
Scarl, associazioni, geie, partenariato	Commerciali e diversi: Ricavi e recuperi diversi	Commerciali e diversi: Costi e servizi vari
Altri fondi previdenziali		Commerciali e diversi: Fondi previdenziali

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 delle transazioni con parti correlate.

### Rapporti commerciali e diversi:

Denominazione	31.12.2022						2022	
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi	
<b>Imprese controllate</b>								
Ataf Gestioni	281	63	-	-	-	98	169	
Busitalia Campania	1.917	6	-	-	-	(764)	356	
Busitalia Rail Service	4.527	405	-	-	-	(723)	4.685	
Busitalia Veneto	4.098	(50)	-	-	-	(1.491)	1.463	
Savit	654	2.136	-	-	-	5.996	557	
Qbuzz	89	-	-	-	-	-	60	
<b>Controllanti</b>								
Ferrovie dello Stato Italiane	3.062	3.289	-	-	-	4.238	-	
<b>Altre imprese</b>								
FSE Infrastruttura	9	-	-	-	-	-	12	
Ferservizi	-	211	-	-	-	377	-	
Grandi Stazioni Rail	-	153	-	-	-	(8)	-	

Firenze City Sightseeing	47	43	-	-	-	43	20
LI-NEA SpA	-	1	-	-	-	-	-
City Boat	5	-	-	-	-	-	-
Fercredit	-	123	-	-	-	-	-
SITA SPA in liquidazione	902	1.826	-	-	-	100	-
Italcertifer	-	6	-	-	-	6	-
Trenord Srl	(37)	-	-	-	-	-	-
Trenitalia SpA	2.780	501	-	-	-	633	7.373
Rete Ferroviaria Italiana	20	295	-	-	-	1.117	-
Mercitalia Intermodal	2	-	-	-	-	-	9
Mercitalia Shunting & Terminal	-	-	-	-	-	6	-
Mercitalia Logistics	-	-	-	-	-	(59)	-
FS Sistemi Urbani	-	(12)	-	-	-	8	-
Mercitalia Rail	2	-	-	-	-	-	-
FS Technology SpA	-	701	-	-	-	760	-
<b>Altre parti correlate</b>							
Gruppo ENI	-	174	-	-	-	1.574	-
Gruppo ENEL	-	-	-	-	-	7	3
Gruppo Leonardo	86	280	-	-	-	98	-
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	1	-	-	-	-	12	2
Gruppo Poste Italiane	(1)	-	-	-	-	-	1
Gruppo RAI	-	1	-	-	-	-	-
Eurofer	-	229	-	-	-	-	-
Altri fondi previdenziali	1.139	(27)	-	-	-	12	-
Scarl, associazioni, geie, partenariato	3.498	26	-	-	-	338	38.793
<b>TOTALE</b>	<b>23.081</b>	<b>10.380</b>	-	-	-	<b>12.378</b>	<b>53.503</b>

## Rapporti finanziari:

Denominazione	31.12.2022				2022	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
<b>Imprese controllate</b>						
Busitalia Rail Service	-	-	-	-	-	5.233
Ataf Gestioni	-	-	-	-	(19)	4.917
Busitalia Veneto	-	-	-	-	(18)	-
Busitalia Campania	-	-	-	-	(8)	-
<b>Controllanti</b>						
Ferrovie dello Stato Corporate	13.125	34.266	-	-	1.108	40
<b>Altre imprese consociate</b>						
Fercredit	-	24.513	-	-	766	-
Grandi Stazioni Rail	-	3.811	-	-	91	-
<b>TOTALE</b>	<b>13.125</b>	<b>62.590</b>	-	-	<b>1.920</b>	<b>10.190</b>

## 41. Garanzie e Impegni

La Società ha rilasciato polizze fideiussorie a favore della società consociata Fercredit S.p.A. a garanzia del pagamento dei contratti di finanziamento a medio-lungo termine stipulati con la società Busitalia Rail Service S.r.l. con debito residuo di 2.161 mila euro, con la società Busitalia Campania S.p.A. con debito residuo di 4.968 mila euro e con la società Busitalia Veneto S.p.A. con debito residuo di 35.347 mila euro.

La Società ha, inoltre, rilasciato garanzie societarie in favore della Holding FS per le linee di credito rilasciate alle seguenti società controllate: Q-Buzz per 348.600 mila euro, City Sightseeing per 793 mila euro, Savit per 2.100 mila euro, Busitalia Veneto S.p.A. per 15.750 mila euro, per Busitalia Rail Service S.r.l. e Busitalia Campania S.p.A. per 10.500 mila euro ciascuna.

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

## 42. Informazioni sulle erogazioni pubbliche

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

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

Soggetto Erogante	Natura del Contributo	Importo Contributo incassato nel corso dell'esercizio	Data di incasso
Regione Umbria	Contributi Finanziamento Autobus MIT MEF	493.877,34	25/05/2022
Regione Umbria	Contributi Finanziamento Autobus Por Fers 2019	1.620.114,80	03/06/2022
Ministero del Lavoro	Indennità di malattia 2015/2018	1.584.794,37	17/01/2022
Ministero del Lavoro	Indennità di malattia 2015/2018	483.031,00	16/02/2022
Ministero del Lavoro	Indennità di malattia 2015/2018	682.287,65	16/03/2022
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2022 Acconto	6.011.684,43	28/12/2022
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2019-2020-2021 Saldo a conguaglio	301.825,75	28/12/2022
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	2.199.540,41	04/10/2022
Regione Umbria Ministero del Lavoro	Bonus Trasporti	1.310.050,00	25/1/2022

Si riportano, di seguito, gli importi dei contributi pubblici di competenza dell'esercizio 2022:

*valori in unità di euro*

Soggetto Erogante	Natura del Contributo	Importo Contributo di competenza dell'esercizio
Ministero del Lavoro	Contributo CCNL 2022- Umbria	6.143.194,74
Ministero del Lavoro	Oneri malattia 2022 stima 10%	101.928,58
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	3.151.271,30
Ministero del Lavoro	Rettifiche CCNL anni precedenti	(29.204,90)
Regione Umbria Ministero del Lavoro	Bonus Trasporti	1.728.802,00

#### **43. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento di bilancio**

Non ci sono fatti di rilievo intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio di esercizio.

#### **44. Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio**

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2022, evidenzia un utile di 6.398.115 euro che si propone di destinare a parziale copertura delle perdite portate a nuovo negli esercizi precedenti.

*Roma, 8 marzo 2023*

L'Amministratore Delegato e Direttore Generale

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti  
contabili societari



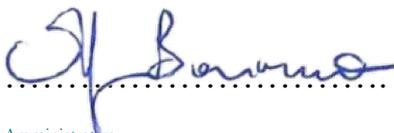
**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE  
PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI  
RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI BUSITALIA SITA NORD S.R.L. AL 31  
DICEMBRE 2022**

1. I sottoscritti Stefano Bonora e Sabrina Lai, rispettivamente “Amministratore Delegato e Direttore Generale” e “Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari” di Busitalia Sita Nord S.r.l., tenuto conto di quanto previsto dall’art. 25 dello Statuto sociale di Busitalia Sita Nord S.r.l., nonché di quanto precisato nel successivo punto 2, attestano:
  - l’adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell’impresa e
  - l’effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell’esercizio 2022.
  
2. Al riguardo si precisa che la valutazione dell’adeguatezza e dell’effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d’esercizio di Busitalia Sita Nord S.r.l. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l’*“Internal Controls – Integrated Framework”* emesso dal *“Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission”* che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale e che da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo
  
3. Si attesta, inoltre, che:
  - 3.1. il bilancio d’esercizio:
    - a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
    - b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
    - c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Busitalia Sita Nord S.r.l..
  
  - 3.2. La relazione sulla gestione comprende un’analisi attendibile dell’andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Busitalia Sita Nord S.r.l., unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Roma, 08 marzo 2023

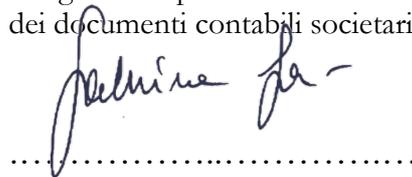
Stefano Bonora

Amministratore Delegato e  
Direttore Generale



Sabrina Lai

Dirigente Preposto alla redazione  
dei documenti contabili societari



**BUSITALIA – SITA NORD S.r.l.**  
**Sede legale Piazza della Croce Rossa n. 1 – 00161 Roma**  
**Capitale sociale Euro 73.000.000 interamente versato**  
**Iscrizione al Registro delle Imprese di Roma**  
**Codice Fiscale e Partita IVA n. 06473721006**

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL BILANCIO CHIUSO**

**AL 31.12.2022**

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

Al Socio unico,

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

Il Consiglio di Amministrazione ha reso disponibili i seguenti documenti approvati in data 8 marzo 2023, relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022:

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

**Premessa generale**

In via preliminare, occorre rilevare che la Società ha natura di controllata del socio unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.. A seguito dell'adozione del Regolamento del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Trenitalia S.p.A. - Capogruppo di Settore del Polo Passeggeri - in forza dello specifico Regolamento di Polo e del contratto stipulato tra le parti esercita sulla Società attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 e ss. cod. civ..

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

il riscontro positivo riguardo a quanto conosciuto in base alle informazioni acquisite nel ristretto arco di tempo disponibile.

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

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

### **Attività di vigilanza**

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

Il Collegio Sindacale ha operato la ricognizione sulla struttura organizzativa e funzionale dell'impresa ed ha quindi valutato l'adeguatezza e le sue eventuali mutazioni rispetto alle esigenze postulate dall'andamento della gestione. A tale proposito ha preso atto che la Società ha in corso l'implementazione delle risorse necessarie a completare il proprio quadro organizzativo con particolare riguardo ai controlli di terzo livello.

Ha, inoltre, effettuato incontri con il responsabile del controllo interno assumendo informazioni, tra l'altro, in ordine all'attività dell'Organismo di Vigilanza effettuata ai fini dell'applicazione del "Modello di Organizzazione e di gestione" ex D.Lgs. 231/01. A tal ultimo riguardo, il Collegio ha preso atto dell'esistenza di due procedimenti penali rilevanti a carico della Società instaurati presso il Tribunale di Perugia ed il Tribunale di Parma per i quali consegue il potenziale rischio di condanna e connessa applicazione di sanzioni pecuniarie ed interdittive ex D.Lgs. 231/01 ed esclusione da gare pubbliche ai sensi del Codice dei contratti pubblici; rischio che tuttavia è ritenuto dagli amministratori meramente possibile e tale da non avere influenze significative sulla capacità della Società di operare in continuità aziendale.

Ha, infine, preso atto e verificato la applicazione e l'adeguatezza del Modello Antibribery & Corruption Managing System e del Modello di Data Protection. In conclusione, per quanto è stato possibile riscontrare durante l'attività svolta nell'esercizio, il Collegio Sindacale può affermare che:

- le decisioni assunte dai soci e dal Consiglio di Amministrazione sono state conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono state palesemente imprudenti o tali da compromettere definitivamente l'integrità del patrimonio sociale;
- sono state acquisite le informazioni sufficienti relative al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società, anche con riguardo alle azioni poste in essere relativamente alla emergenza sanitaria da COVID-19;
- le operazioni poste in essere sono state anch'esse conformi alla legge ed allo statuto sociale e non in potenziale contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- non si pongono specifiche osservazioni – anche considerato quanto in precedenza illustrato – in merito all'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, né in merito all'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo nel rappresentare correttamente i fatti di gestione;
- ha vigilato sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria;
- nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne la segnalazione nella presente relazione;
- non è dovuto intervenire per omissioni del Consiglio di Amministrazione ai sensi dell'art. 2406 c.c.;
- non sono state ricevute denunce ai sensi dell'art. 2408 c.c.;
- non sono state fatte denunce ai sensi dell'art. 2409, co. 7, c.c.;

R

- non ha effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25 sexies D.lgs. n. 14/2019 in materia di controlli sulla crisi d'impresa.

### **Bilancio d'esercizio**

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, che evidenzia un patrimonio netto di Euro 69.293.893, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione e risulta costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario e dalla nota integrativa.

Inoltre:

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

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

- è stata posta attenzione all'impostazione data al progetto di bilancio, alla sua generale conformità alla legge per quello che concerne la sua formazione e struttura e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- il Consiglio di Amministrazione, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 4, c.c..

- il bilancio è stato redatto dal Consiglio di Amministrazione nel presupposto della continuità aziendale, dando specifica evidenza alla gestione dei rischi finanziari e di mercato;
- è stato prestato il consenso del Collegio Sindacale all'iscrizione nell'attivo dell'avviamento acquisito a titolo oneroso nei limiti del costo sostenuto;
- è stata verificata la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui si è avuta conoscenza a seguito dell'assolvimento dei doveri tipici del Collegio Sindacale ed a tale riguardo non vengono evidenziate ulteriori osservazioni.

### **Risultato dell'esercizio sociale**

Il risultato netto positivo accertato dal Consiglio di Amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 risulta essere di Euro 6.398.115 ed il Collegio Sindacale esprime parere positivo in ordine alla proposta formulata dal Consiglio di Amministrazione circa la sua destinazione.

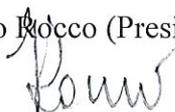
### **Conclusioni**

Sulla base di quanto sopra esposto e per quanto è stato portato a conoscenza del Collegio Sindacale ed è stato riscontrato attraverso la attività di controllo periodico svolto e considerando altresì le risultanze delle attività effettuate dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti contenute nella relazione di revisione del bilancio, cui si rimanda, il Collegio Sindacale ritiene che non sussistano ragioni ostative all'approvazione del progetto di bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 così come è stato redatto ed è stato proposto dal Consiglio di Amministrazione.

Roma, 21 marzo 2023

p. IL COLLEGIO SINDACALE

Francesco Rocco (Presidente)





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

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

*Ai Soci della  
Busitalia – Sita Nord S.r.l.*

### **Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio**

#### **Giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Busitalia - Sita Nord S.r.l. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2022, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni di patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Busitalia - Sita Nord S.r.l. al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

#### **Elementi alla base del giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Busitalia - Sita Nord S.r.l. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### **Direzione e coordinamento**

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note al bilancio i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Busitalia - Sita Nord S.r.l. non si estende a tali dati.

#### **Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Busitalia - Sita Nord S.r.l. per il bilancio d'esercizio**

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards



**Busitalia – Sita Nord S.r.l.**

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2022

adottati dall'Unione Europea e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

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

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

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

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

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

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate



**Busitalia – Sita Nord S.r.l.**

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2022

sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

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

## **Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari**

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

Gli Amministratori della Busitalia - Sita Nord S.r.l. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Busitalia - Sita Nord S.r.l. al 31 dicembre 2022, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Busitalia - Sita Nord S.r.l. al 31 dicembre 2022 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 - Sita Nord S.r.l. al 31 dicembre 2022 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, 21 marzo 2023

KPMG S.p.A.

Riccardo Cecchi  
Socio

