Busitalia-Sita Nord S.r.l.

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE

AL 31 DICEMBRE 2023

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 nomina del 10.12.2021

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

Collegio sindacale nomina del 10.12.2021

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

Antonio Ciarlo a decorrere dal 1 aprile 2023

SOCIETÀ DI REVISIONE

PricewaterhouseCoopers S.p.A. Incarico conferito per il triennio 2023-2025

INDICE

Relazione sulla Gestione 8

Legenda e glossario 9

Principali risultati raggiunti nel corso dell'esercizio 11

Performance economiche e finanziarie 12

Investimenti 19

Attività di ricerca, sviluppo e innovazione 20

Performance economiche e finanziarie delle società controllate 20

Quadro macroeconomico 23

Andamento dei mercati di riferimento 26

Ambiente 29

Clienti 31

Capitale umano 35

Principali eventi dell'esercizio 41

Fattori di rischio 46

Altre informazioni 50

Azioni proprie 53

Rapporti con parti correlate 53

Evoluzione prevedibile della gestione 54

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023 55

Prospetti contabili 56

Conto economico 57

Conto economico complessivo 58

Situazione patrimoniale – finanziaria 59

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto 60

Rendiconto finanziario 61

Note al bilancio 62

1. Premessa 62

2. Criteri di redazione del bilancio 62

3.	Principali principi contabili applicati	64
4.	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	83
5.	Altri proventi	86
6.	Costo del personale	87
7.	Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	88
8.	Costi per servizi	88
9.	Altri costi operativi	91
10.	Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	91
11.	Proventi finanziari	92
12.	Oneri finanziari	92
13.	Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate	93
14.	Immobili, impianti e macchinari	94
15.	Investimenti immobiliari	95
16.	Diritto di utilizzo beni in leasing	96
17.	Attività immateriali	98
18.	Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite	99
19.	Partecipazioni	100
20.	Attività finanziarie non correnti e correnti	104
21.	Altre attività non correnti e correnti	104
22.	Rimanenze	106
23.	Crediti commerciali	107
24.	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	108
25.	Crediti tributari	109
26.	Patrimonio netto	109
27.	Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine	110
28.	Benefici a dipendenti	112
29.	Fondi per rischi ed oneri	113
30.	Passività finanziarie non correnti e correnti	114
31.	Altre passività non correnti e correnti	114

32.	Debiti commerciali non correnti e correnti	115
33.	Gestione dei rischi finanziari	116
34.	Ulteriori Informazioni	122
35.	Fatti intervenuti dopo la data di riferimento di bilancio	131
36.	Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio	132

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 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 e Attività per imposte anticipate.
- **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 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

		2023	2022
ROE	RN/MP*	**9,67%**	**10,24%**
ROI	EBIT/CI*	**6,24%**	**(1,81)%**
ROS (*EBIT MARGIN*)	EBIT/RIC	**6,76%**	**(2,01)%**
***EBITDA*/RICAVI OPERATIVI (*EBITDA MARGIN*)**	EBITDA/RIC	**13,93%**	**4,20%**
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	**0,92**	**0,90**
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	**0,88**	**0,72**

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 operative

RN: Risultato netto

EBIT: Risultato operative

PFN: Posizione finanziaria netta

PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE

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

Conto Economico riclassificato

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione	%
Ricavi operativi	**120.823**	**110.555**	**10.268**	**9%**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	110.290	100.958	9.332	9%
Altri proventi	10.533	9.597	936	10%
Costi operativi	**103.986**	**105.910**	**(1.924)**	**-2%**
Costo del personale	59.855	56.497	3.358	6%
Altri costi netti	44.132	49.413	(5.282)	-11%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**16.836**	**4.645**	**12.192**	**262%**
Ammortamenti	8.663	8.335	328	4%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	-	(1.464)	1.464	-100%
Accantonamenti	-	-	-	-
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**8.173**	**(2.227)**	**10.400**	**-467%**
Proventi e oneri finanziari	(1.484)	7.907	(9.390)	-119%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**6.689**	**5.679**	**1.010**	**18%**
Imposte sul reddito	**-**	**(719)**	**719**	**-100%**
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	**6.689**	**6.398**	**291**	**5%**
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	**6.689**	**6.398**	**291**	**5%**

Nel dettaglio le variazioni in aumento dei "**Ricavi delle Vendite e delle Prestazioni"** pari a 9.332 mila euro fanno riferimento principalmente a:

- Un incremento nella voce dei Ricavi da Mercato per un importo pari a 6.090 mila euro dovuto a:
  a) Maggiori ricavi da titoli di viaggio del servizio TPL su gomma per 3.760 mila euro;
  b) Maggiori ricavi da servizi sostitutivi del treno svolti per conto della società Busitalia Rail Service per 1.363 mila euro;
  c) Maggiori ricavi derivanti dai servizi di noleggio/servizi a mercato per 1.469 mila euro

d) Maggiori ricavi nei servizi di navigazione per 50 mila euro, in linea con i volumi dell'esercizio precedente;
e) Minori ricavi nei servizi da TPL su ferro per 552 mila euro per rimodulazione del servizio sulla tratta verso Roma a partire dalla seconda metà dell'esercizio.

- Un incremento nella voce dei Ricavi da contratti di servizio per un importo pari a 2.747 mila euro che fanno riferimento a:
  a) maggiori ricavi per 2.576 mila euro relativi ai corrispettivi TPL Gomma, per effetto dell'incremento del tasso di inflazione programmata che per il 2023 si attesta a 5,6%;
  b) maggiori ricavi per 150 mila euro relativi ai corrispettivi TPL Ferro, per effetto del recupero dei maggiori costi del carburante e del recupero accisa;
  c) maggiori ricavi per 21 mila euro relativi ai corrispettivi della navigazione sostanzialmente in linea rispetto al 2022.

- Un incremento nella voce Ricavi da servizi diversi per un importo pari a 103 mila euro da ricondurre principalmente ai maggiori introiti relativi alla gestione dei parcheggi.

- Un incremento nella voce Altri ricavi delle vendite e prestazioni per un importo pari a 392 mila euro da ricondurre principalmente a:
  a) Un aumento di 342 mila euro come effetto congiunto di un incremento di 100 mila euro nei ristori Covid 19, un incremento di 307 mila euro quale riclassifica dei crediti d'imposta, e un decremento di 67 mila euro derivanti dal calcolo del contributo CCNL e Oneri Malattia spettanti alla Società;
  b) Un incremento di 50 mila euro relativi alle variazioni nette complessive di altre componenti residuali quali spazi pubblicitari e affitti attivi.

La voce **"Altri proventi**" si attesta a 10.533 mila euro al 31 dicembre 2023 con una variazione in aumento di 936 mila euro determinata dai seguenti fattori:

- Incremento di 1.181 mila euro dei service infragruppo per effetto della stipula dei contratti di competenza dell'esercizio in corso oltre alla rilevazione dei conguagli 2022;
- Incremento di 499mila euro per lavori svolti dalla Società per conto del Comune di Spoleto;
- Decremento di 481 mila euro nei corrispettivi della mobilità alternativa a seguito di minori costi nel relativo servizio di gestione
- Decremento di 247 mila euro per minori compensi per cariche sociali a seguito di cambiamenti nella composizione degli organi sociali delle società controllate Ataf Gestioni S.r.l., Busitalia Veneto, Busitalia Campania e Busitalia Rail Service.
- Decrementi di 16 mila euro relativi alle variazioni nette complessivi delle altre componenti di ricavo quali multe e penalità, ricavi per indennizzi assicurativi e rimborsi e recuperi diversi.

I **Costi operativi** sono pari a 103.986 mila euro in diminuzione di 1.924 mila euro rispetto all'esercizio precedente per effetto principalmente dei fenomeni di seguito descritti.

Il **Costo del personale** è in aumento di 3.358 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Nel dettaglio si rileva:

- Incremento delle competenze fisse e variabili per complessivi 3.131 mila euro connesse alle seguenti variabili:
  a) Incremento di circa 1.619 mila euro delle competenze fisse per effetto della variazione in aumento delle consistenze medie di personale pari a 39,25 unità;
  b) Incremento di ca. 1.311 mila euro delle competenze variabili relative a straordinari, accessorie e trasferte per incremento delle esigenze di servizio a seguito della ripresa delle attività oltre a incrementi contrattuali da CCNL registrati dalla metà dell'esercizio 2022;
  c) Variazione in aumento di 201 mila nel fondo ferie non godute;
  d) Incremento netto di 289 mila euro dei costi relativi a buoni pasto, vestiario, formazione e prestazioni sanitarie;
  e) Incremento degli "accantonamenti e rilasci" di 351 mila euro in quanto nell'esercizio precedente erano stati effettuati dei rilasci dei fondi per rischi verso il personale;
  f) Decremento di 412 mila euro dei costi per distacchi passivi (-383 mila euro) e costi di collaboratori e interinali (-30 mila euro) per effetto delle assunzioni di personale intervenute nel periodo.

Gli **Altri costi netti** diminuiscono di un importo pari a 5.282 mila euro rispetto al 2022 determinato principalmente da:

a) Costi materie prime: decremento di 1.466 mila euro in prevalenza legato alla riduzione del costo medio unitario dei carburanti e lubrificanti accompagnato da una riduzione del costo medio unitario dell'energia per trazione.

b) Costi per servizi: decremento di 2.626 mila euro rispetto all'esercizio precedente in particolare si rilevano:

- 398 mila euro di decremento nei costi per servizi sostitutivi in quanto alcuni contratti di sub – affido presenti nel 2022, sono stati trasferiti nel corso del 2023 alle Scarl;
- 248 mila euro di incremento nei costi per pedaggi per utilizzo delle infrastrutture ferroviarie di gruppo.
- 644 mila euro di decremento nei costi per pulizie e altri servizi appaltati principalmente legati a minori costi sostenuti per pulizia sugli automezzi in seguito a migliori condizioni contrattuali;
- 872 mila euro di decremento nei costi per utenze in considerazione della riduzione del costo medio unitario delle materie prime (energia e gas);
- 319 mila euro di incremento dovuto principalmente ai costi per servizi informatici resi per il 2023 sia dalla Capogruppo che dalla Società FS Technology SpA alla quale la Capogruppo ha ceduto gli asset in data 30 giugno 2023.
- 1.143 mila euro di decrementi di altri costi per effetto principalmente del decremento di costi per i servizi resi dalla Holding per l'esercizio 2023;
- 136 mila euro di decremento quale variazione netta complessiva nelle altre voci.

c) Altri costi operativi: decremento di 1.190 mila euro rispetto all'esercizio precedente a fronte di minori costi per accantonamenti effettuati nel 2022 per rischi contrattuali verso terzi (500 mila euro) e per penali dell'AGCM (455 mila euro), minori costi per 310 mila euro di oneri di gestione per conguagli generati dalla rendicontazione dei costi e dei ricavi delle società consortili del TPL in Toscana, minori costi per 272 mila euro derivanti

dall'adeguamento del debito per franchigie ai sinistri ancora aperti per il periodo novembre 2017 – ottobre 2021, maggiori costi per 169 mila euro per minusvalenze da alienazione cespiti, oltre a variazioni complessive nette in aumento per 177 mila euro nelle altre voci minori.

Complessivamente il **Margine operativo lordo (EBITDA)** si attesta a 16.836 mila euro, registrando un incremento di 12.192 mila euro rispetto allo scorso anno (262%) per effetto delle variazioni sopra esposte.

Gli **Ammortamenti** aumentano di un importo pari a 328 mila euro dovuto a maggiori ammortamenti netti (per 452 mila euro) strettamente connessi agli autobus entrati in esercizio nel corso del 2023 e a minori ammortamenti (per 124 mila euro) derivanti dell'applicazione dell'IFRS 16, principalmente legata all'effetto *remeasurment* del contratto di locazione della sede secondaria della Società, giunto a scadenza nel mese di marzo 2023, e rinnovato, come previsto dal contratto, per un ulteriore periodo di 9 anni.

Non si rilevano **Svalutazioni** per l'esercizio 2023.

Per effetto di quanto descritto, il **Risultato Operativo (EBIT)** si attesta ad un valore positivo di 8.173 mila euro registrando una variazione positiva di 10.400 mila euro rispetto al 2022.

I **Proventi e Oneri finanziari** (Risultato Della Gestione Finanziaria) presentano una variazione negativa di 9.390 mila euro principalmente determinata dai seguenti effetti contrapposti:

- Incremento del valore dei dividendi di 3.838 mila euro erogati della controllata Ataf Gestioni (per 7.230 mila euro) e dalla controllata Busitalia Rail Service (per 6.758 mila euro) principalmente connesso ai risultati raggiunti nei Bilanci 2022;
- Incremento per 281 mila euro dei proventi verso la controllante per effetto dell'incremento dei tassi di interesse rispetto al 31.12.22.
- Incremento degli oneri finanziari su debiti per 1.710 mila euro 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;
- Incremento di 1.056 mila euro relativi agli impatti finanziari dell'IFRS16 derivanti dal *remeasurment* del contratto di locazione della sede secondaria della Società, rinnovato a marzo 2023 per un ulteriore periodo di 9 anni.
- Incremento di 10.500 mila euro derivanti per 5.900 mila euro dalla svalutazione della partecipazione della controllata Busitalia Campania, come risultanza del *testdimpairment*, e per 4.600 mila euro dall'accantonamento prudenziale di un fondo a copertura dell'aumento di capitale sociale che si renderà necessario in Busitalia Campania a inizio 2024.
- Incremento di 163 mila euro degli oneri finanziari per benefici ai dipendenti IAS 19
- Incremento di 80 mila euro degli oneri finanziari diversi.

Non si rilevano **Imposte Sul Reddito** per l'esercizio 2023 in funzione dei risultati fiscali negativi degli esercizi precedenti e dell'utilizzo del credito ACE.

Il **Risultato netto dell'esercizio 2023** si attesta quindi, a un valore positivo di 6.689 mila euro, con un miglioramento rispetto al 2022 di 291 mila euro.

Stato Patrimoniale riclassificato

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Capitale circolante netto gestionale	32.362	29.309	3.053
Altre attività nette	1.805	464	1.341
Capitale circolante	**34.168**	**29.773**	**4.395**
Immobilizzazioni tecniche	90.011	60.866	29.145
Partecipazioni	36.419	42.319	(5.900)
Capitale immobilizzato netto	**126.430**	**103.185**	**23.245**
TFR	(9.465)	(10.038)	572
Altri fondi	(8.302)	(3.750)	(4.553)
TFR e Altri fondi	**(17.769)**	**(13.788)**	**(3.981)**
Attività/(Passività) nette detenute per la vendita	**-**	**-**	**-**
CAPITALE INVESTITO NETTO	**142.830**	**119.171**	**23.659**
Posizione finanziaria netta a breve	9.130	6.141	2.989
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	57.912	43.736	14.176
Posizione finanziaria netta	**67.042**	**49.877**	**17.165**
Mezzi propri	**75.787**	**69.294**	**6.493**
TOTALE COPERTURE	**142.830**	**119.171**	**23.659**

Il **Capitale Investito Netto,** pari a 142.830 mila euro, presenta a fine esercizio una variazione in aumento di 23.659 mila euro rispetto all'esercizio precedente per l'effetto congiunto dato dal:

- incremento del **Capitale Circolante** (4.395 mila euro), imputabile principalmente a:
  - i) un incremento delle "Rimanenze" pari a 142 mila euro sostanzialmente in linea rispetto al 2022;
  - ii) un incremento di 11.893 mila euro dei "Crediti commerciali" dovuto a:
    - Maggiori crediti verso le società controllate per 6.310 mila euro per effetto dei ribaltamenti delle attività di service e per un aumento nel fatturato derivante dai servizi sostitutivi;
    - Maggiori crediti nei contratti di servizio verso le Regioni per 5.132 mila euro per effetto dell'incremento dei ricavi dell'esercizio e della normale gestione di incassi e fatturazioni
    - Maggiori crediti verso terzi per 451 mila euro.

iii) Un incremento di 8.982 mila euro dei "Debiti commerciali" principalmente per effetto degli acquisti di autobus effettuati alla fine dell'esercizio e dell'incremento dei costi dei servizi resi dalla Holding, oltre ai conguagli degli esercizi precedenti.

iv) un decremento netto di 1.321 mila euro delle "Altre attività" per effetto del:

- Decremento di 709 mila euro del credito per bonus accise sul carburante per effetto degli utilizzi di periodo tramite compensazione;
- Incremento di 433 mila euro nei crediti per ristori Covid 19 ancora da incassare;
- Decremento di 290 mila euro dei crediti relativi al bonus trasporti per incassi ricevuti dalla Regione Umbria (effetto netto tra incassi ricevuti per 1.161 mila euro e nuovi crediti per 871 mila euro);
- Incremento di 6.151 mila euro dei crediti relativi ai contributi per oneri malattia e CCNL;
- Decremento di 7.320 mila euro dei crediti per contributi CCNL dovuti agli incassi relativi al saldo 2021, al saldo 2022 e agli acconti 2023;
- Decrementi di 234 mila euro per incassi ricevuti a titoli di rimborsi tasse automobilistiche relative a esercizi precedenti;
- Incrementi per 132 mila euro dei crediti verso gruppo per trasferimenti di personale dalla società controllata Savit;
- Incremento di 108 mila euro nei risconti attivi per le quote di massa vestiario di competenza degli esercizi successivi;
- Incremento di 62 mila euro delle "imposte anticipate" a seguito degli effetti fiscali degli utili attuariali legati alla valorizzazione del TFR secondo lo IAS 19
- Incremento netto di 346 mila euro legato a movimentazioni residuali delle voci.

v) decremento di 2.663 mila euro delle "Altre passività" per effetto di:

- Decremento dei risconti passivi di 505 mila euro relativi a risconti su abbonamenti dei titoli di viaggio (139 mila euro) e usufrutto su autobus (per 366 mila euro),
- Decremento di 1.415 mila euro per effetto del riversamento al Comune di Spoleto degli incassi derivanti dai parcheggi del Comune gestiti da Busitalia Sita Nord;
- Decremento per 281 mila euro del debito per franchigie che è stato adeguato ai sinistri aperti per il periodo 2017 -2021;
- altre variazioni nette in diminuzione pari a 462 mila euro riconducibili alla normale operatività dell'esercizio;

Incremento del **Capitale Immobilizzato Netto** pari a 23.245 mila euro dovuto principalmente ai seguenti fenomeni:

i) Incrementi per investimenti dell'esercizio relativi prevalentemente ad automezzi per lo svolgimento del servizio TPL pari a 19.976 mila euro;

ii) Decrementi per ammortamenti complessivi pari a 8.663 mila euro di cui 2.670 mila euro relativi ai Diritti d'uso in applicazione dell'IFRS 16;

iii) Variazione in diminuzione di incassi dei contributi in c/investimenti per euro 2.582 mila euro;

iv) Variazione in aumento di 20.705 mila euro dovuta ai *rem easurem ent* relativi ai rinnovi di contratti in essere in particolare quello di locazione dell'immobile della sede secondaria della società;

v) Variazione netta di 291 mila euro per effetto delle dismissioni;

vi) Variazione in diminuzione per 5.900 mila euro delle partecipazioni per effetto della svalutazione della partecipazione nella società controllata Busitalia Campania, per maggiori dettagli si rinvia alle informazioni economiche e finanziarie della società controllata e alle risultanze *dell'impairment test.*

Variazione in diminuzione del **TFR ed altri Fondi** per un importo pari a 572 mila euro dovuto a:

Nella voce "TFR" si rileva principalmente l'ammontare delle liquidazioni e anticipazioni per 1.172 mila euro intervenute nel corso dell'esercizio nonché di utili attuariali registrate pari a 257 mila euro ed *interest cost* pari a 342 mila euro.

Nella voce "Altri fondi" si rileva una variazione netta in aumento di 4.553 mila euro per l'effetto congiunto di incrementi per accantonamenti al fondo rischi su partecipazioni per 4.600 mila euro, e di decrementi complessi tra utilizzi e rilasci, per 47 mila euro sul fondo contenzioso con personale per cause giuslavoristiche.

La **Posizione finanziaria netta** rappresenta un indebitamento di 67.042 mila euro al 31 dicembre 2023 (in aumento di 17.165 mila euro rispetto al 2022).
La Posizione finanziaria netta a breve termine è pari a 9.130 mila euro in aumento di 2.989 mila euro rispetto al 2022 per le seguenti ragioni:

- 7.273 mila euro di "Debiti verso soci per finanziamenti" alla quota corrente relativa 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. Il saldo è in diminuzione rispetto al 2022 di 5.000 mila euro per effetto del rimborso della linea di credito avvenuto nel 2023;
- 6.516 mila euro di "Quota corrente finanziamenti" relativi al debito per capitale residuo verso la consociata Fercredit per finanziamenti finalizzati all'acquisto degli autobus, in aumento per 274 mila euro rispetto al 2022.
- 2.264 mila euro nel 2023, relative a Passività finanziarie in applicazione dell'IFRS 16, in aumento di 1.504 mila euro principalmente per effetto del rinnovo per un periodo di ulteriori 9 anni, del contratto di locazione della sede secondaria della Società.
- 5 mila euro di debiti per derivati passivi correnti su commodities, relativi al derivato di copertura del gasolio acceso nel corso del 2023;
- (3) mila euro relativi al saldo delle disponibilità liquide in diminuzione di 6 mila euro rispetto al 2022;
- (6.925) mila euro di Attività finanziarie a breve che comprendono il saldo del conto corrente intersocietario con la Holding FS ridotto di 6.200 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 57.912 mila euro in aumento di 14.176 mila euro rispetto al 2022 per le seguenti ragioni:

- 14.696 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., effettuate negli esercizi precedenti, e rilevano una diminuzione di 7.273 mila euro per rimborso rate nel periodo;

- 22.647 mila euro di "Finanziamenti a medio/lungo termine" relativi al debito per capitale residuo verso la consociata Fercredit per finanziamenti finalizzati all'acquisto degli autobus. La variazione in aumento rispetto al 2022, pari a 4.377 mila euro, fa riferimento alle variazioni di capitale per nuovi finanziamenti richiesti nell'esercizio 2023 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 20.569 mila euro nel 2023, in aumento per 17.072 mila euro per effetto del rinnovo del contratto di locazione della sede secondaria della Società, per un periodo pari a 9 anni come previsto dallo stesso contratto.

I mezzi propri sono pari a 75.787 mila euro con una variazione di 6.493 mila euro rispetto all'esercizio precedente. La variazione è determinata dal risultato d'esercizio di periodo che ha portato un utile di 6.689 mila euro e da 196 mila euro dall'impatto degli utili attuariali derivanti dall'applicazione dello IAS 19.

INVESTIMENTI

Nel corso dell'esercizio la Società ha realizzato investimenti complessivi dell'esercizio per 19.976 mila euro che hanno interessato principalmente:

a) investimenti in "Immobili, impianti e macchinari" per 19.754 mila euro relativi principalmente all'acquisto di nuovi autobus n.39 (per 8.172 mila euro) non ancora entrati in esercizio in quanto consegnati nel mese di dicembre 2023, oltre a n. 55 autobus acquistati nel corso del 2023 comprensivi di tutti gli allestimenti e sistemi informativi di bordo (pari a 11.582 mila euro) entrati in esercizio nel 2023;
b) investimenti in "attività immateriali" per 222 mila euro legati agli sviluppi del *software* aziendale integrato Board, oltre a sviluppi del Software utilizzato per la rendicontazione dei Ricavi da mercato.

Nel corso dell'esercizio sono stati immessi in esercizio n. 72 nuovi autobus, per un ammontare pari a 15.606 mila euro, e relativi a n. 38 autobus per lo svolgimento del servizio extraurbano e n. 34 per il servizio urbano. Inoltre nel corso del 2023 risultano completati ed entrati in esercizi gli interventi di manutenzione straordinaria effettuati su depositi, sedi e biglietterie con particolare attenzione ai dispostivi per la sicurezza per complessivi 165 mila euro oltre a 143 mila euro relativi al completamento e implementazione di aggiornamenti di software.

Nell'anno 2023 non è stato condotto alcun piano di rinnovo del parco treni, né l'adeguamento dei veicoli esistenti ai requisiti previsti dal cd. "Decreto Gallerie"; tenuto conto della proroga dell'adeguamento, fissata al momento al dicembre 2024.

ATTIVITÀ DI RICERCA, SVILUPPO E INNOVAZIONE

Nel corso del 2023 non sono stati attivati dalla Società attività o progetti di ricerca, sviluppo e innovazione.

PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Nel corso dell'esercizio 2023 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.; si rileva che tale partecipazione è stata acquisita dalla Società nel corso del mese di febbraio 2024;
- 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 del 2023 delle società controllate e partecipate è stato positivo fatta eccezione per Busitalia Campania. Nel corso del 2023 le Società infatti hanno assistito ad una ripresa dei mercati di riferimento. Il settore TPL ha fatto registrare complessivamente significativi incrementi in termini di proventi derivanti dalla vendita di titoli di viaggio oltre a incrementi dei corrispettivi chilometrici per effetto dei riconoscimenti di adeguamento inflattivo del 7,1%.

A tali effetti positivi si sono aggiunti i riconoscimenti, da parte degli Enti, di Ristori per mancati ricavi da traffico di competenza degli esercizi precedenti.

Questo andamento economico generale di ripresa non ha interessato la Società Busitalia Campania che per effetto di una più lenta ripresa delle vendite dei titoli di viaggio e i mancati riconoscimenti degli adeguamenti inflattivi dei corrispettivi chilometrici ha chiuso l'esercizio con un risultato negativo di gestione oltre l'importo della svalutazione dell'avviamento (che riflette le risultanze del test di impairment).

Di seguito, si riassumono i risultati di Conto Economico delle società controllate dirette registrati nell'esercizio 2023:

- <u>Busitalia Rail Service S.r.l.</u>:
    - RICAVI pari a 89 milioni di euro con un incremento di 6,8 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
    - EBITDA di circa 10,8 milioni di euro con un'incidenza del 12,13% rispetto al totale ricavi;
    - Risultato Netto, si registra un utile di circa 6,1 milioni di euro in diminuzione rispetto al 2022 di 0,6 milioni di euro.

In data 9 novembre 2023, La Società ha sottoscritto con la Società Simet S.p.A. un protocollo d'intesa con cui le Parti hanno manifestato il proprio interesse a sottoscrivere un contratto di affitto del ramo d'azienda di titolarità di Simet S.p.A. costituito da un insieme organizzato di beni funzionali alla conduzione dell'attività di trasporto pubblico passeggeri di lunga percorrenza in ambito nazionale e internazionale, trasporto pubblico locale, noleggio autobus con conducente e relativa al settore turistico, riservando a Busitalia Rail Service S.r.l. il diritto di acquistare il medesimo ramo a determinate condizioni alla scadenza del contratto di affitto. Il contratto è stato stipulato in data 15 dicembre 2023 con effetto giuridico a partire dal 1° gennaio 2024.

- Busitalia Veneto S.p.A.:
    - RICAVI pari a 102,3 milioni di euro con un incremento di 15 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
    - EBITDA di 16,4 milioni di euro con un'incidenza del 16% rispetto al totale ricavi;
    - Risultato Netto registra un utile di 2,7 milioni di euro, in miglioramento di circa 14,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

Tale risultato attesta il patrimonio netto della Società ad un valore pari a 4,1 milioni di euro inferiore ad un terzo del Capitale sociale. Tale risultato risente principalmente delle perdite realizzate dalla Società alla chiusura del bilancio degli esercizi 2021 e 2022, per complessivi 21,188 milioni di euro e con le quali la Società ha integrato la fattispecie di cui all'art. 2446 del Codice civile. Tuttavia, poiché la società ha beneficiato della sterilizzazione delle perdite emerse negli esercizi 2021 e 2022, non trovano applicazione le disposizioni di cui all'art. 2446 del Codice civile.

- Busitalia Campania S.p.A.:
    - RICAVI pari a 33,8 milioni di euro in sostanziale decremento rispetto all'esercizio precedente;
    - EBITDA negativo pari a circa 3,8 milioni di euro;
    - Risultato Netto che registra una perdita di oltre 9 milioni di euro comprensiva della svalutazione dell'Avviamento (2,4 milioni di euro).

Tale risultato riduce il patrimonio della Società che si attesta ad un valore negativo, pari a 9,7 milioni di euro integrando così la fattispecie di cui all'art. 2447 del codice civile. Si segnala che per le perdite realizzate nell'esercizio 2021 e 2022 Busitalia si è avvalsa dei benefici dei cui all'art. 6 del DL n. 23 dell'08 aprile 2020 (cd "Decreto Liquidità), per effetto delle rispettive estensioni di legge. Tuttavia, dal punto di vista patrimoniale, anche considerando il beneficio derivante dalla sterilizzazione delle perdite (cd Decreto Liquidità) la controllata continua a presentare un valore del Patrimonio netto negativo (per euro 4,406 milioni di euro), configurandosi così la fattispecie di cui all'art. 2447 del Codice civile. A tal proposito, Busitalia è intervenuta ed in data 11 marzo 2024 ha rappresentato l'intenzione e l'impegno di dare il necessario supporto finanziario e patrimoniale alla controllata e ha confermato l'intenzione e l'impegno, in sede di assemblea della controllata, di coprire le perdite realizzate (al netto di quelle sterilizzate) pari a 4,406 milioni di euro e l'aumento del capitale sociale ai minimi di legge al fine di uscire dalla fattispecie di cui all'art. 2447 del Codice civile (per un importo di 50 mila euro).

- Savit S.r.l. (dati reporting IAS/IFRS):
    - RICAVI pari a 14,2 milioni di euro con un incremento di 3,7 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
    - EBITDA con un importo positivo pari a circa 0,5 milioni di euro con un'incidenza del 3,5% rispetto al totale ricavi;
    - Risultato Netto positivo di 76 mila euro.

- Ataf Gestioni S.r.l.:
    - RICAVI pari a 5,7 milioni di euro con un decremento di 3,9 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
    - EBITDA pari a 4,5 milioni di euro con un'incidenza del 79 % rispetto al totale ricavi;
    - Risultato Netto positivo pari a ca. 4,7 milioni di euro, con un decremento di circa 6,2 milioni di euro rispetto all'anno precedente.

Il Consiglio di Amministrazione della Società Ataf Gestioni, in data 30 novembre 2023, ha deliberato la riduzione su base volontaria del capitale sociale, ai sensi dell'art 2482 del Codice Civile e seguenti, da euro 5.927.480 a euro 3.500.000, per un importo pari a euro 2.427.480, da attuarsi mediante rimborso proporzionale ai soci di parte delle loro quote e contestuale annullamento per pari importo del capitale sociale con conseguente riduzione del valore nominale delle quote di titolarità dei soci. La riduzione avrà efficacia trascorsi 90 giorni dall'iscrizione al Registro delle Imprese di Firenze avvenuta in data 12 dicembre 2023.

Con riferimento alle società estere:

- Qbuzz B.V.(dati reporting IAS/IFRS):
    - RICAVI pari a circa 343 milioni di euro con un incremento di 9,9 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
    - EBITDA con un valore positivo pari a circa 55,1 milioni di euro, con un'incidenza del 16,05% rispetto al totale ricavi;
    - Risultato Netto con un utile di 0,7 milioni di euro con un miglioramento di oltre 3 milioni di euro dell'esercizio precedente.
- QBUZZ Mobility Service B.V.:
    - Con un volume d'affari complessivo di circa 1,9 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 2023 in sostanziale pareggio. Tale risultato è connaturato 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.

QUADRO MACROECONOMICO

In uno scenario caratterizzato dall'acuirsi delle tensioni geo-politiche[1], da un'inflazione elevata, pur se con una tendenza al ribasso, e da condizioni finanziare sfavorevoli per famiglie e imprese, nel corso del 2023 l'economia mondiale ha continuato a crescere, in moderata decelerazione rispetto all'anno precedente. Le condizioni di finanziamento restrittive, in particolare, hanno generato un impatto significativo sulla domanda interna, indebolendo la dinamica dell'interscambio dei beni e peggiorando le prospettive a breve termine del commercio mondiale, soprattutto nei paesi avanzati. Secondo gli ultimi dati congiunturali la situazione è tuttavia molto eterogena fra le principali economie: negli Stati Uniti iniziano a manifestarsi segnali di rallentamento prospettico, in Cina non emergono fattori in grado di rilanciare la crescita, l'Europa fa fatica a risollevarsi dalla stagnazione che la caratterizza da un anno questa parte.

Le pressioni inflazionistiche generate dal prezzo del gas naturale hanno continuato a ridursi, nonostante un breve periodo di volatilità dovuto alle tensioni in Medio Oriente: grazie agli elevati livelli di stoccaggio e all'offerta abbondante, la quotazione a fine dicembre 2023 è risultata, in calo, poco sopra i 30 euro /mwh[2].

La quotazione del greggio (Brent) è risalita nei mesi estivi, superando i 90 dollari al barile, a seguito dell'annuncio di tagli alla produzione da parte di Arabia Saudita e Russia e alla maggiore domanda di petrolio da parte del settore dei viaggi e dei trasporti. Nell'ultimo scorcio del 2023, a fronte di una domanda internazionale attesa in calo e con la produzione petrolifera USA ai massimi, il Brent era scambiato sotto gli 80 dollari al barile, nonostante ulteriori annunci di tagli da parte dell'OPEC.

L'inflazione ha registrato una discesa generalizzata[3] grazie al calo delle quotazioni delle materie prime energetiche rispetto ai picchi dello scorso anno, ma la componente *core* sta seguendo un percorso di rientro più graduale. In tale contesto la Federal Reserve e la Banca Centrale Europea hanno ribadito la stretta sorveglianza sull'andamento sulla dinamica dei prezzi, mantenendo immutati, anche a fine 2023, i tassi di politica monetaria, collocati ai massimi, nella prospettiva di una possibile riduzione intorno alla metà del 2024.

---

[1] Mentre la guerra in Ucraina perdura ormai da circa 20 mesi, da ottobre 2023 è in atto un nuovo conflitto armato nella Striscia di Gaza tra lo Stato di Israele e il gruppo paramilitare di Hamas.

[2] I valori si riferiscono al prezzo del gas naturale di riferimento per i mercati europei (Title Transfer Facility, TTF).

[3] Secondo le stime più recenti di Prometeia, nel 2023, l'indice armonizzato dei prezzi a consumo nell'area Euro è stato pari all'5,4% (8,4% nel 2022) mentre il corrispondente indice dei prezzi al consumo negli USA è stato pari all'4,1% (8% nel 2022).

Dati economici mondiali		2022	2023
		(variazioni% su anno precedente)	
PIL			
	Mondo	**3,3**	**3,1**
	Paesi avanzati	**2,6**	**1,5**
	USA	1,9	2,4
	Giappone	0,9	1,7
	Area euro	3,4	0,5
	Paesi emergenti	**3,6**	**4,1**
	Cina	3,0	5,5
	India	6,5	7,0
	America Latina	3,7	2,2
Petrolio (Brent $ per barile)		99.0	82.5
Commercio mondiale		3,0	-0,6
Fonte dati: Prometeia, dicembre 2023			

Considerando questo scenario, secondo le stime di Prometeia, la crescita del Prodotto Interno Lordo mondiale per l'anno 2023 si è attestata al +3,1% rispetto al 2022, mentre l'andamento del commercio mondiale è apparso in lieve flessione (-0,6%).

La proiezione di crescita che ci si attende nel 2024 vede una riduzione del ritmo di espansione del PIL mondiale (+2,6%), che riguarderà in particolare i paesi industrializzati (+1,1%), rispetto a quelli emergenti (+3,6%).

Negli **Stati Uniti**, con il contributo decisivo dei consumi delle famiglie e degli investimenti residenziali, il PIL ha fortemente accelerato nel terzo trimestre (+1,3% sul precedente). La tenuta del mercato del lavoro potrà continuare a fornire un contributo positivo alla formazione di reddito disponibile, ma l'esaurimento del tesoretto accumulato durante la pandemia e la riduzione della propensione al risparmio, determinano condizioni meno favorevoli per la crescita dei consumi nei prossimi trimestri. Il rallentamento dell'economia cinese ha permesso, comunque, un rafforzamento della posizione degli Stati Uniti nel contesto globale, con il dollaro che si è rafforzato rispetto alle principali valute, riflettendo significativi afflussi di capitale.

In **Cina**, il terzo trimestre ha stupito in positivo con una crescita del PIL pari al +1,3% congiunturale. Tale andamento è riconducibile in larga parte ai consumi delle famiglie, anche se ha rilevato molto l'effetto statistico legato alla debolezza che ha caratterizzato tutto il 2022, più che un reale cambiamento di preferenze. I depositi bancari delle famiglie, infatti, hanno continuato a crescere a ritmi superiori alla media pre-pandemia, segnalando una scarsa fiducia in una prossima ripresa, sia per la persistente elevata disoccupazione sia per l'incertezza sullo sviluppo del mercato immobiliare. Le prospettive sono quindi di una crescita più moderata rispetto agli anni pre-pandemia, con rischi più al ribasso che al rialzo, soprattutto se si incorporano considerazioni geopolitiche che si traducono in ostacoli al commercio.

Nell'**Area Euro**, la debolezza che fino a metà 2023 sembrava caratterizzare soprattutto la Germania, si è estesa, nella seconda parte dell'anno, anche agli altri paesi, configurando una sostanziale stagnazione. Come negli USA, in Europa la tenuta del mercato del lavoro suggerisce un contributo positivo alla formazione del reddito disponibile, ma le famiglie continuano a risparmiare più di quanto veniva fatto prima della pandemia, lasciando intravvedere la possibilità di consumi privati deboli anche nella prima parte del 2024. Nel confronto europeo annuale, l'espansione dell'attività economica dell'Italia (+0,7%) è stata inferiore a quella di Spagna (+2,4%) e Francia (+0,8%), ma lievemente superiore alla media UEM (+0,5%). Spicca la debolezza dell'economia tedesca (-0,2%).

	2022	2023	2022	2023
	Prodotto interno lordo		**Inflazione**	
	(variazioni% su anno precedente)		*(variazioni% su anno precedente)*	
Area Euro	**3,4**	**0,5**	**8,4**	**5,4**
Germania	1,9	-0,2	8,7	6,0
Francia	2,5	0,8	5,9	5,7
Italia	3,9	0,7	8,2	5,7*
Spagna	5,8	2,4	8,3	3,4

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2023
**fonte ISTAT, gennaio 2023*

Nel contesto del rallentamento della crescita globale, con l'esaurirsi degli effetti positivi del riavvio delle attività post-pandemia, e del consolidarsi degli effetti negativi dell'inflazione e delle politiche monetarie restrittive, l'**economia italiana** è virtualmente ferma da un anno. Considerando i principali aggregati della domanda interna, gli investimenti fissi lordi e le importazioni hanno segnato una battuta d'arresto, ma sono da segnalare, in particolare nei mesi estivi, il buon andamento delle esportazioni, malgrado la debolezza del ciclo internazionale e della Germania, e la tenuta della spesa delle famiglie. Sebbene l'elevata inflazione abbia continuato a tagliare potere d'acquisto, beni durevoli[4] e servizi continuano infatti a trascinare i consumi. In particolare, si è affermata una scelta di spesa che, in risposta ad un vincolo più stringente, ha spostato la domanda delle famiglie verso i servizi (in particolare quelli legati alla socialità), mentre si è preferito risparmiare nelle categorie di beni alimentari (non durevoli) e abbigliamento (semidurevoli).
L'Italia ha chiuso il 2023 con una crescita del PIL pari al +0,7 rispetto all'anno precedente. L'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale, in moderazione nella seconda parte dell'anno, ha visto una crescita dell'+5,7% rispetto al 2022.

[4] La crescita dei consumi di beni durevoli trova giustificazione nel settore automotive, evidenziata dalla dinamica delle immatricolazioni di veicoli nuovi (il 2023 ha chiuso a +19% rispetto al 2022).

	2023			
PIL e componenti principali	**I trim.**	**II trim.**	**III trim.**	**IV trim.**
	variazione percentuale su trimestre precedente			
PIL	0,6	-0,4	0,1	-0,1
Domanda interna	1,1	0,2	-0,8	0,0
Spesa delle famiglie e ISP	0,6	0,0	0,7	-0,1
Spesa delle AP	0,4	-1,0	0,0	0,0
Investimenti fissi lordi	1,0	-2,0	-0,1	0,3
- costruzioni	0,3	-3,8	0,5	0,0
- altri beni di investimento	1,7	-0,2	-0,7	0,7
Esportazioni di beni e servizi	-1,4	-1,1	0,6	0,5
Importazioni di beni e servizi	0,2	0,7	-2,0	0,9
Fonte dati: Prometeia, dicembre 2023				

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Nel 2023 la domanda di mobilità degli italiani ha visto una fase di assestamento, rispetto al volume di spostamenti complessivi espressi nel 2022 e nel 2021.

La **domanda complessiva di mobilità (I semestre), rispetto al 2022, si è ridotta del 2,8%** in termini di spostamenti totali e ha visto un aumento di **+1**% in termini di passeggeri*km nel giorno medio feriale. Tali indicatori di domanda risultano ancora inferiori del 8,7% e del 14,8% rispetto ai valori registrati nel 2019. Il tasso di mobilità[5] è leggermente aumentato (rispetto al 2022), raggiungendo l'80,8%, permanendo tuttavia 5 punti percentuali sotto il valore 2019.

Le restrizioni alla mobilità e le misure di contrasto al COVID-19 avevano condotto ad una **modifica marcata delle scelte modali**, ovvero ad una crescita della modalità c.d. *attiva*[6] e una forte riduzione della quota della mobilità collettiva e intermodale.

In particolare, 2020 è stato l'anno nel quale la *modalità attiva* ha raggiunto il picco degli spostamenti, rappresentandone oltre un terzo del totale. Successivamente si è manifestata una tendenza discendente: da circa il 30% degli spostamenti del 2021 si è raggiunta quota 23% nel primo semestre del 2023**.**

[5] Tasso di mobilità: percentuale di intervistati che nel corso della giornata hanno effettuato almeno uno spostamento di qualsiasi tipo;

[6] Spostamenti a piedi e in bicicletta.

La quota modale dell'auto, rappresentando circa i due terzi degli spostamenti, rimane stabilmente al di sopra dei valori del 2019, senza significative variazioni rispetto agli anni precedenti. Stabile anche la **modalità collettiva e intermodale,** che vale il 7,8% degli spostamenti (7,6% nel primo semestre 2022), percentuale ancora inferiore rispetto al 2019 (10,6%).

Per il tasso di mobilità sostenibile[7] sono lontani i valori del 2020: 38% dell'anno della pandemia lascia spazio ad una quota che appare ormai stabile intorno al 30%, confermata nel 2022 e nel primo semestre 2023.

La pandemia aveva modificato anche le motivazioni degli spostamenti: il c.d. "lavoro agile" aveva contribuito a **ridurre la componente sistematica** della mobilità. Nel 2019 i lavoratori "agili" erano 570.000, aumentati a 6,6 milioni del 2020. Nel 2023, sono circa 3,5 milioni[8], con una leggera variazione positiva (rispetto al 2022), a testimonianza della stabilità di questo fenomeno.

I cambiamenti delle **motivazioni degli spostamenti non sistematici,** ragionevolmente, rispecchiano l'impatto della congiuntura economica: il "tempo libero", motivazione prevalente nel 2019 (37,2%), nel 2023 vede una riduzione dl 10% (27,2%), a fronte della "gestione familiare" che assorbe il 35% degli spostamenti, in crescita, rispetto al 2019 (26,2%), di quasi il 10%.

Complessivamente, sul fronte della domanda di TPL, gli effetti del crollo del 2020 (-50%) non sono stati ancora riassorbiti. La **riduzione dei passeggeri trasportati nel 2023 è stimata del 12% rispetto al 2019**. Secondo una stima di Agens-Anav-Asstra, per il 2023, i mancati ricavi delle aziende, a causa del Covid-19 si attestano a 480 milioni di euro.

Il permanere, nel 2023, della crisi energetica risultante dal **conflitto in corso tra Russia e Ucraina**, ha avuto in impatto significativo sull'intero settore del TPL, stimato in 356 milioni di euro di extracosti (stima Agens-Anav-Asstra).

In questo contesto, la vetustà del parco veicoli italiano rimane un elemento critico: nel 2022 circa **la metà del parco comprende veicoli di età superiore ai 15 anni** e oltre il 25% registra un'età superiore ai 20 anni[9].

L'anzianità dei veicoli aggiunge un ulteriore elemento di complessità: maggiori consumi e minor affidabilità dei veicoli aggravano l'operatività delle aziende e riducono l'attrattività dell'offerta del servizio stesso presso i viaggiatori.

SCENARIO COMPETITIVO

Secondo l'Osservatorio Nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico Locale[10], 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 €. Escludendo la quota relativa al TPL ferroviario, la produzione annua era pari a circa 1,65 miliardi di km, per un fatturato stimato di circa 6,8 miliardi di €.

---

[7] Tasso di mobilità sostenibile: percentuale di spostamenti con mezzi pubblici, a piedi e in bicicletta/micromobilità)

[8] Fonte: Osservatorio Politecnico di Milano. Dati riportati dal "20° rapporto sulla mobilità in Italia".

[9] Dati Istat-ACI elaborati da Isfort.

[10] Relazione Annuale al Parlamento, 2022 – dati 2019.

In merito alla tipologia di affidamento, gli ultimi dati disponibili (pre-pandemici) mostrano come la maggioranza dei contratti di servizio siano stati oggetto di affidamenti diretti (73%), circa il 5% dei servizi sono invece operati da società in house ed il rimanente 22% da affidamenti tramite procedure ad evidenza pubblica.

Rispetto al periodo pre-pandemico si considera che tali percentuali siano pressoché rimaste inalterate, al netto di alcuni bacini per i quali si è proceduto, sin dal 2020 alla messa a gara dei servizi, con particolare riferimento a:

- ✓ **Roma periferia (2020):** affidamento *gross cost* dei servizi della rete periferica di Roma, suddivisa in due lotti di dimensione equivalente (circa 15 mln di bus*km/anno ciascuno), aggiudicata nel 2023 all'RTI Autoservizi Troiani srl – SAP Società Autolinee (Lotto 1) e Autoservizi Tuscia- Bus International Services srl (Lotto2);
- ✓ **Molise (2022):** affidamento *net cost* dei servizi di TPL su gomma urbani di Campobasso ed extraurbani regionali per un volume complessivo di servizi pari a circa 12 milioni di bus*km/anno; la procedura per l'affidamento dei servizi urbani di Campobasso risulta in fase di aggiudicazione, mentre quella dei servizi extraurbani regionali è stata annullata;
- ✓ **Basilicata (2023):** affidamento net cost dei servizi TPL, per un periodo di 9 anni, dei servizi di TPL urbani dei comuni di Potenza e Matera, oltre ai servizi extraurbani provinciali e regionali, per una produzione annua di quasi 37 milioni di bus*km e circa 94 milioni di € di corrispettivi/anno. Al momento la procedura è tutt'ora in corso;
- ✓ **Urbani minori Lazio (2023):** affidamento net cost per l'affidamento dei servizi urbani dei comuni minori del Lazio, suddiviso in 11 lotti, per complessivi 30 milioni di bus*km/anno. Al momento anche questa procedura non risulta esser giunta alla fase di aggiudicazione.

Caso particolarmente rilevante per Busitalia è la situazione della Regione Campania. Nel corso dell'anno 2022 l'Ente Regionale ha pubblicato la gara per l'affidamento net cost dei servizi di TPL su gomma urbani ed extraurbani in quattro lotti (provincia di Salerno, province di Avellino e Benevento, provincia di Caserta e città metropolitana di Napoli escluso capoluogo) per complessivi 100 milioni di bus*km/anno. Busitalia, tramite la propria controllata Busitalia Campania, ha presentato offerta sul Lotto 1 di Salerno (dove già opera il servizio) in RTI con Sita Sud e come concorrente singolo sul L4-Provincia di Napoli. Attualmente queste procedure sono in fase di aggiudicazione;

Per quanto attiene agli altri bacini in cui Busitalia, e sue controllate, operano per il 2024 si prevede la pubblicazione dei bandi per l'affidamento dei servizi TPL nei bacini dell'Umbria e di Rovigo. In particolare, sul bacino di Rovigo, la Stazione appaltante prevede, entro maggio, di procedere con la pubblicazione del bando per l'affidamento dei servizi, suddiviso in due lotti (urbano ed extraurbano) per complessivi 8,6 milioni di bus*km.

Per il bacino umbro si prevede che la Regione proceda con la suddivisione del servizio in quattro lotti per una produzione chilometrica annua complessiva pari a circa 26 milioni di bus*km, con probabile possibilità di aggiudicazione di non più di due lotti ad uno stesso concorrente.

Per quanto concerne il bacino di Padova, nel corso dell'anno 2023 è stata condotta un'attività di rinegoziazione del contratto vigente con il Comune e la Provincia di Padova. L'obiettivo di tali interlocuzioni è, appunto, relativo alla proposta di riequilibrio del Contratto di Servizio, sottoscritto il 04 dicembre 2020, relativo ai servizi di TPL del bacino di Padova (territorio della provincia e del comune), in ragione del non previsto e prevedibile impatto, lato domanda di trasporto, dell'epidemia da Covid 19, e, lato offerta di trasporto, dall'incremento anomalo dei costi di materie, energia e carburanti dovuti al conflitto

russo-ucraino. A tal proposito, nel corso del 2023, l'Ente di Governo ha approvato le linee programmatiche per la futura sottoscrizione di un addendum al contratto di servizio volto a prevedere una serie di misure di flessibilità rispetto agli impegni contrattuali assunti nel 2021 con l'obiettivo di garantire l'equilibrio del contratto in essere.

Infine, per quanto concerne il comparto estero, Busitalia è presente nei Paesi Bassi, attraverso la controllata Qbuzz, la quale attualmente gestisce i servizi di trasporto pubblico di Groningen Drenthe, Utrecht e DMG (regolati da altrettanti contratti).

Nel corso del 2023 Qbuzz si è aggiudicata ulteriori due bacini (Zuid Holland Nord e Fryslan) che vedranno l'avvio dei servizi nel dicembre 2024 e con i quali si prevede di incrementare l'attuale fatturato "estero" di circa 180 milioni di euro raggiungendo, entro il 2025, circa 535 milioni di fatturato nei soli Paesi Bassi con una quota di mercato che passerebbe dal 16% al 22%.

AMBIENTE

Busitalia giudica fondamentale il ruolo del trasporto pubblico nella transizione verso un futuro più sostenibile e, in accordo alla Politica di Sostenibilità, ha attuato nel 2023 varie attività finalizzate al miglioramento delle performance ambientali fornendo il proprio contributo al perseguimento degli obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs – Agenda 2030).

In particolare, nell'ambito del rinnovamento del parco autobus, si rileva, nel 2023, l'entrata in esercizio e l'acquisizione di nuovi autobus Euro 6 di ultima generazione, mentre nel biennio 2024-2025, si prevede l'entrata in esercizio di nuovi autobus elettrici.

I nuovi autobus, in parte già immessi nel parco veicolare, andranno a sostituire progressivamente veicoli di vecchia generazione determinando, oltre alla riduzione dei consumi, un sostanziale abbattimento dei livelli di emissioni in atmosfera e garantendo, inoltre, un viaggio sempre più sicuro per i conducenti e i passeggeri trasportati grazie agli elevati standard di sicurezza attiva e passiva di cui sono dotati.

L'impegno di Busitalia, nell'ambito della lotta al cambiamento climatico, è quello di attuare un rinnovo sempre più green della propria flotta, sia privilegiando l'acquisto di veicoli a minor impatto ambientale e/o a zero emissioni, sia svolgendo un ruolo attivo nella transizione ecologica grazie allo sviluppo di nuovi progetti di mobilità sostenibile e all'utilizzo di nuove fonti energetiche.

In tale direzione, nell'ambito della collaborazione con ENI avviata nel 2022 relativamente all'utilizzo del gasolio HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), nel corso del 2023 è stata completata la sperimentazione su due autobus Euro 5 ed Euro 6 che ha dato esito positivo. Nel corso del 2024 si prevede di bandire la gara, in collaborazione con Trenitalia, relativamente all'acquisto di gasolio HVO per l'utilizzo su tutto il parco diesel circolante a partire dal 2025.
Tale progetto s'inquadra nel più ampio obiettivo di realizzare un ecosistema di mobilità integrata, sempre più sostenibile e digitale.

L'agire sostenibile di Busitalia si è concretizzato anche mediante la promozione di un utilizzo sempre più efficiente delle risorse energetiche e idriche, da un lato attraverso l'approvvigionamento dell'energia elettrica da fonte rinnovabile

certificata, dall'altro tramite il completamento della Diagnosi energetica su alcuni siti operativi; quest'ultima attività ha permesso di ottenere una panoramica più dettagliata e specifica dell'andamento dei consumi aziendali.

Nell'ambito dei Sistemi di Gestione, si specifica che 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 45001:2023 e UNI EN 13816:2002.
Il Certificato che attesta il SGQ è valido per il campo di applicazione "Progettazione ed erogazione di servizi di trasporto con autobus, tram, ferrovia e navi: trasporto pubblico locale. Progettazione ed erogazione di servizi di trasporto con autobus: linee a lunga percorrenza, noleggio, sostitutivi e integrativi di corse ferroviarie e servizi atipici. Erogazione di servizi di mobilità alternativa: ascensori, funicolari, scale mobili, tapis roulant e minimetrò. Manutenzione e rimessaggio del proprio parco veicolare e degli impianti di mobilità alternativa. Opere marittime e di dragaggio. Gestione parcheggi ed aree di sosta". (IAF: 28, 31, 35)

Il Certificato che attesta il SGA è valido per il campo di applicazione "Progettazione ed erogazione di servizi di trasporto con autobus, tram e navi: trasporto pubblico locale. Progettazione ed erogazione di servizi di trasporto con autobus: linee a lunga percorrenza, noleggio, sostituitivi e integrativi di corse ferroviarie e servizi atipici. Erogazione di servizi di mobilità alternativa: ascensori, funicolari, scale mobili, tapis roulant e minimetrò. Manutenzione e rimessaggio del proprio parco veicolare e degli impianti di mobilità alternativa. Gestione parcheggi ed aree di sosta". (IAF: 31, 35)

Il Certificato che attesta il SGSL è valido per il campo di applicazione "Progettazione ed erogazione di servizi di trasporto con autobus e tram: trasporto pubblico locale. Progettazione ed erogazione di servizi di trasporto con autobus: linee a lunga percorrenza, noleggio, sostitutivi e integrativi di corse ferroviarie e servizi atipici. Erogazione di servizi di mobilità alternativa (tappeti mobili, scale mobili, funicolare e minimetrò). Manutenzione e rimessaggio del proprio parco veicolare." (IAF: 31, 35)

Il Certificato che attesta il Sistema di Gestione finalizzato al monitoraggio della qualità erogata e percepita del proprio sistema di trasporto, conforme ai requisiti della normativa UNI EN 13816 è valido per il campo di applicazione "Progettazione ed erogazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri su gomma (Linea Firenze – Aeroporto Vespucci e Linea Firenze – The Mall)". (IAF: 31, 35)

Nell'anno 2023 sono state effettuate dall'Ente di Certificazione le attività di mantenimento di tutte le Certificazioni, con esito positivo.

CLIENTI

Nel corso dell'anno 2023 Busitalia ha sviluppato progetti ed iniziative volte al miglioramento dell'offerta e allo sviluppo del business con l'obiettivo di accelerare la ripartenza della domanda di trasporto dopo il periodo della pandemia. Crescente la collaborazione e la sinergia con Trenitalia, capogruppo del Polo Passeggeri del Gruppo FS.
Filo conduttore di tutte le attività è stata la valorizzazione e promozione dei servizi offerti sotto il profilo della sostenibilità ambientale e della integrazione modale ed una maggiore accessibilità all'informazione ed all'acquisto dei servizi Busitalia.
L'attenzione verso i viaggiatori e la valorizzazione del territorio ha portato all'implementazione in Umbria di due nuove offerte commerciali intermodali "link" in collaborazione con Trenitalia che consentono di raggiungere da qualsiasi parte d'Italia rispettivamente il centro di Spoleto (da feb-23) e di Narni (da mag-23). Sulla scia dei buoni risultati riscontrati nel primo periodo di sperimentazione (lug-dic 2022), nel 2023 è stato confermato il collegamento tra Perugia ed Assisi con l'aeroporto internazionale dell'Umbria che si configura come servizio integrato autobus-treno e trasporto aereo (voli in arrivo/partenza) ed ha assunto la denominazione di Umbria Airlink.
Queste nuove offerte intermodali hanno arricchito il portafoglio di servizi link in Umbria, aggiungendosi alle proposte già consolidate Assisi Link, Marmore Link, Piediluco Link e Orvieto Link con ciò potenziando l'offerta integrata e migliorando l'accessibilità in Umbria da tutta Italia.
Per incentivare la mobilità pubblica nei centri urbani, nell'ambito di collaborazioni con le Amministrazioni locali ed Enti, sono stati riproposti anche in modalità ampliata servizi speciali, attivati su base sperimentale nel corso degli anni precedenti, quali:

- la "navetta gratuita centro storico di Gubbio" che collega punti strategici della Città, pensata per ridurre l'utilizzo del mezzo privato nel centro storico e salvaguardare il patrimonio storico-architettonico della Città;
- nei mesi di luglio-settembre-ottobre-novembre, 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;
- il servizio flessibile a chiamata *BUS*TER che potenzia il trasporto di linea urbano a Terni ed è progettato per muoversi all'interno della zona di Salvaguardia Ambientale di Terni non accessibile al traffico privato.

Al fine di incentivare la mobilità pubblica, integrata e sostenibile dei giovani è stato sottoscritto un nuovo accordo con Regione Umbria, Comune di Perugia, Minimetrò e Università/Istituti interessati. L'Accordo triennale conferma il Pass TPL UMBRIA-UNIPG (abbonamento integrato valido sui servizi TPL urbani ed extraurbani della regione Umbria, sul Minimetrò Perugia, sulla funicolare di Orvieto e sulla linea ferroviaria Sansepolcro – Terni e Perugia San Giovanni-Perugia Sant'Anna) ed estende il target dei beneficiari agli studenti degli istituti AFAM (Accademia di Belle Arti, Conservatorio di Musica Morlacchi di Perugia, Conservatorio di Musica Bricciardi di Terni e Scuola Superiore per Mediatori Linguistici) che si aggiungono agli studenti, dottorandi, specializzandi e studenti Erasmus dell'Università degli Studi di Perugia e dell'Università degli Stranieri di Perugia per un totale di oltre 36.000 potenziali viaggiatori.
A sostegno della domanda di trasporto, anche in collaborazione con gli Enti Locali, nel corso dell'anno sono state applicate scontistiche ed agevolazioni tariffarie:

- lo "sconto Euro 100 Terni" riservato ai residenti di Terni per l'acquisto di un abbonamento annuale urbano Terni o extraurbano;
- lo "sconto Euro 200 Narni" per l'acquisto di un abbonamento annuale urbano Narni o extraurbano;

- l'offerta promozionale sull'acquisto tramite App SALGO del biglietto urbano di Terni alla tariffa scontata di Euro 0,50 (anziché Euro 1,30).

Tra le iniziative a sostegno della domanda di mobilità occorre inoltre richiamare il Bonus Trasporti 2023, misura adottata dal Governo che ha consentito ai beneficiari dal mese di aprile e nei limiti delle risorse disponibili, di ottenere una riduzione immediata fino a Euro 60,00 sul prezzo di acquisto dell'abbonamento. Importante è stato il riscontro di questa iniziativa con oltre 15.400 Bonus Trasporti utilizzati in Umbria.

A sostegno della mobilità più specificatamente *leisure e turistica* si segnalano inoltre:

- nell'ambito delle iniziative coordinate da Trenitalia, la presenza di Busitalia ad importanti eventi fieristici specializzati nel turismo quali la BIT Milano, la Borsa Mediterranea del Turismo di Napoli, il TTG di Rimini, la partecipazione al progetto Trenitalia denominato School Program, la partecipazione alla summer e winter experience di Polo Passeggeri e la collaborazione con True Italian Experience;
- la rimodulazione dell'offerta commerciale del servizio The Mall by Bus che collega Firenze con il centro commerciale The Mall Firenze;
- i servizi straordinari di navigazione Lago Trasimeno in occasione del Festival Moon in June 2023 che si è tenuto a giugno;
- 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;
- l'istituzione nel periodo estivo della navetta gratuita per raggiungere Rasiglia e i borghi della Valle del Menotre a partire da Colfiorito, Casenove e Foligno;
- la crescente attività con fondazioni, enti e società che si sono concretizzate in dieci 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 Busitalia:
- la partnership commerciale con la Galleria Nazionale dell'Umbria in occasione della mostra sul Perugino "Il meglio maestro d'Italia. Perugino nel suo tempo" che ha celebrato i 500 anni dalla morte del Maestro;
- l'aggiornamento continuo della sezione del sito aziendale dedicata al turismo ed alle idee di viaggio.

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 digitalizzazione e *customer experience* volti a migliorare l'informazione e l'accessibilità all'acquisto dei titoli di viaggio. In questo ambito si segnalano i seguenti interventi:

- implementazione della App SALGO con gli orari di tutti i servizi urbani ed extraurbani della regione Umbria, visibili per linea e/o fermata e con il travel planner;
- l'ampliamento continuo del portafoglio biglietti acquistabili in modalità digitale sulla App SALGO;
- l'avvio a fine agosto della vendita degli abbonamenti scolastici (sulla piattaforma di vendita digitale Busitalia con la possibilità di usare il Bonus Trasporti al momento del pagamento;
- la vendita del biglietto di alcuni servizi urbani in Umbria (es. Assisi, Terni, Orvieto, Spoleto, Foligno) tramite App Trenitalia.

Le varie iniziative di cui sopra sono state accompagnate e promosse attraverso un'intensa attività di comunicazione veicolata attraverso comunicati e/o conferenze stampa e campagne di informazione e comunicazione che hanno privilegiato i canali

aziendali digitali e fisici. Tre le campagne si segnalano per capillarità e rilevanza la Campagna Abbonamenti per promuovere l'utilizzo dei canali di acquisto digitali e quella sul Pass TPL UMBRIA-UNIPG.

Per sensibilizzare la cittadinanza in tema di sostenibilità ambientale sono stati organizzati quattro eventi aperti alla cittadinanza in Umbria ed in Veneto in occasione dell'arrivo di nuovi autobus:

- il 13 marzo ed il 28 novembre a Padova ed il 20 dicembre a Rovigo;
- il 1° luglio a Foligno.

Per valorizzare l'impegno aziendale nel processo di transizione verso tecnologie a basso impatto ambientale nel corso dell'anno Busitalia ha partecipato ad eventi e forum specialistici (es. Forum della mobilità sostenibile a Padova, VI Expo Consumatori tenutosi a Pietrarsa) e nel mese di dicembre ha pubblicato il video sui nuovi autobus elettrici di Busitalia realizzato in collaborazione con FSNews.

Key performance indicators

L'anno 2023 è stato caratterizzato da un consistente aumento (+45% verso il 2022) dei passeggeri trasportati dei servizi gestiti direttamente da Busitalia. I passeggeri trasportati hanno superato i 36,7milioni, di cui almeno 700mila riferiti a spostamenti a vocazione turistica.

Altro importante indicatore è l'incremento delle vendite attraverso i canali digitali che sono aumentate in valore di cinque volte, rispetto al precedente anno. Oltre 50mila i clienti che nel 2023 hanno scelto di acquistare attraverso l'App e/o il portale on line il biglietto o l'abbonamento Busitalia.

Tra gli indicatori di gradimento si evidenzia inoltre l'ottima performance del sito aziendale www.fsbusitalia.it che si è confermato essere il canale privilegiato di contatto ed informazione, registrando per il quarto anno consecutivo una crescita importante: i visitatori hanno raggiunto i 3,9 milioni con un incremento dei visitatori medi mensili e delle pagine visitate rispettivamente del 19% e del 15% rispetto al precedente anno.

Grado di soddisfazione

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 9.500 viaggiatori[11] nelle varie realtà territoriali (Umbria, Veneto, Campania e Toscana).

Sui servizi di trasporto pubblico locale su gomma di Umbria le indagini sono state condotte in due periodi dell'anno, coinvolgendo complessivamente circa 2.200[12] viaggiatori. La percentuale dei viaggiatori soddisfatti[13] è aumentata rispetto al precedente anno e si è attestata al 93,9% e all'89,3%, rispettivamente nei servizi urbani ed extraurbani.

Sul servizio ferroviario della linea San Sepolcro-Terni e Perugia Ponte San Giovanni-Perugia Sant'Anna, la rilevazione della soddisfazione ha coinvolto un campione di 300 viaggiatori: la percentuale dei soddisfatti registrata è stata del 97,3%.

---

[11] Nel dettaglio delle singole indagini si registrano n° 3400 intervistati per il tpl gomma urbano, n° 2800 intervistati per il tpl gomma extraurbano, n° 300 intervistati per il servizio ferro Umbria, n° 408 per la navigazione, n° 2000 per i servizi sostitutivi e n° 603 per The Mall by bus.

[12] Nelle due indagini è stato coinvolto un campione composto da n. 1.200 utilizzatori dei servizi urbani e n. 1.000 utilizzatori dei servizi extraurbani.

[13] I soddisfatti, espressi in percentuale, sono coloro che hanno espresso una valutazione da 6 a 10 su una scala 1-10, al netto di coloro che hanno risposto "non so".

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 95,3% .
Sul servizio The Mall l'indagine di Customer Satisfaction ha coinvolto un campione di circa 600 viaggiatori, di cui il 95,5% si è dichiarato soddisfatto, confermando il livello di eccellenza riconosciuto al servizio. Con un approccio di continuo miglioramento a di attenzione al cliente, il servizio The Mall è stato oggetto di ulteriori indagini condotte con la metodologia Mistery Client al fine di rilevare, in modo anonimo e sulla base di parametri oggettivi, le principali evidenze su vari aspetti del servizio offerto legati non solo al momento del viaggio, ma anche alle fasi pre e post viaggio.

CAPITALE UMANO

L'evoluzione dell'organico intervenuta nel corso dell'esercizio 2023, confrontata con l'esercizio precedente, e distinta tra Corporate e Direzione Umbria è rappresentata nella seguente tabella:

	TOTALE	Umbria	Corporate
DIPENDENTI AL 31.12.2022	**1.222**	**1.151**	**71**
Entrate	57	39	18
Uscite	70	61	9
DIPENDENTI AL 31.12.2023	**1.209**	**1.129**	**80**
CONSISTENZA MEDIA 2022	**1.167,58**	**1.103,33**	**64,25**
CONSISTENZA MEDIA 2023	**1.206,83**	**1.129,00**	**77,83**

Il totale del personale di Busitalia Sita Nord al 31 dicembre 2023, risulta composto da 1.209 addetti così ripartiti: 1.015 operatore di esercizio/operai, 175 impiegati/quadri e 17 dirigenti.

Relazioni industriali

A livello nazionale, il 2023 ha visto la sottoscrizione di un accordo di aggiornamento del Contratto Collettivo Aziendale di Busitalia (di seguito CCA), le cui caratteristiche salienti sono:

- istituzione, in sostituzione del contributo assistenza sanitaria integrativa ex. art. 85 del CCA, di un contributo welfare strutturale di 75 € per il 2023, di 100 € per il 2024 e, a regime, a partire dal 2025 di 110 €;
- incremento del 50% valore dei buoni pasto elettronici, che passano da 4 a 6 euro con ricaduta su tutti gli istituti contrattuali che a questi fanno riferimento;
- incremento dell'indennità per la vendita dei titoli di viaggio a bordo dei mezzi dal 25% al 30% del controvalore del titolo venduto.

Inoltre, sempre nell'ambito della contrattazione aziendale nazionale, gli accadimenti più rilevanti sono stati:

- la stipula, a valle della sottoscrizione degli accordi territoriali relativi a Busitalia Sita Nord, Busitalia Veneto e Busitalia Campania, dell'accordo per la determinazione della quota nazionale relativa al Premio di Risultato 2023, per un ammontare di 50.130 €;
- la sottoscrizione di un accordo sulle modalità di applicazione della normativa per il risarcimento dei danni subiti per responsabilità del personale dipendente (art. 34, A.N. 28/11/2015 e art. 56 CCA);
- la riconferma, con l'eliminazione del vincolo di scadenza temporale e con gli aggiornamenti necessari a mantenere l'allineamento con l'impostazione generale di Gruppo, dell'accordo per lo smart working.

A livello territoriale Umbria le principali tematiche trattate sono state il livello di servizi, il livello di organici e le imminenti gare per l'affidamento dei servizi. Inoltre è stato sottoscritto l'accordo per la definizione del Premio di Risultato per il biennio 2023/2024. Sono stati inoltre sottoscritti i seguenti accordi: 1) Integrazione accordo Noleggi Umbria del 25/10/2019, 2) Adeguamento importo buoni pasto per il personale servizi ferroviari 3) Riconoscimento indennità vendita biglietti servizi AirLink.

Si sono riscontrate alcune azioni di sciopero a seguito di attivazioni di procedure di raffreddamento, o di rinnovo delle stesse, per la maggior parte riconducibili ad USB Lavoro Privato e in via residuale alle OO.SS. firmatarie del Contratto collettivo aziendale Busitalia per motivazioni riconducibili alle imminenti gare per l'affidamento dei servizi indette dalla Regione Umbria.

Nel 2023 in Umbria si è registrata una percentuale di sindacalizzazione del personale dipendente pari a circa il 76% del totale. Per un numero complessivo di iscritti alle OO.SS. pari a 866 dipendenti.

Selezione

Anche per l'anno 2023 sono state svolte attività di selezione finalizzate al consolidamento degli organici delle strutture della sede amministrativa di Firenze, attraverso il reclutamento e l'inserimento di personale operativo, neolaureato, *professional* e manager. Sono state effettuate selezioni esterne da mercato (anche con il supporto delle competenti strutture di FS per i target di competenza) nonché si è fatto ricorso allo strumento della somministrazione per la gestione delle emergenze dovute ai diversi accadimenti che si sono registrati in corso d'anno.
In particolare, per il target *professional*, sempre con il fine di accelerare i tempi dei processi di selezione e inserimento del personale, la Società si è avvalsa anche per l'anno 2023 dell'apposito contratto in essere con il provider esterno, Generazione Vincente S.p.A., per il supporto in particolare nella fase del reclutamento del personale esperto.

Nel corso del 2023, inoltre, in conformità alla riorganizzazione delle attività di Corporate e con il coordinamento della competente struttura HR centrale, sono state gestite a livello territoriale Umbria n. 2 selezioni esterne per personale operativo afferente ai profili professionali di Operatore di esercizio.

In particolare, le attività di selezione condotte nel primo semestre hanno portato all'assunzione nell'anno 2023 di n. 34 unità di personale operativo; le attività di selezione condotte nel secondo semestre 2023, invece, daranno luogo ad assunzioni di tale tipologia di personale nel corso dell'anno 2024.

Nel 2023, inoltre, sono stati assunti n. 3 operatori di esercizio e n. 1 operatore di biglietteria L.68/99, categoria disabili, derivanti dalle selezioni svolte in Umbria nel 2022.

Formazione

La formazione è da sempre una leva strategica nella gestione delle risorse sia di Busitalia Sita Nord che delle sue controllate.

Durante il 2023 sono proseguiti i percorsi formativi di Gruppo FS - cui Busitalia Sita Nord aderisce - in modalità cd *"mista"* vale a dire di formazione a distanza, tramite l'uso della Piattaforma *Teams*, asincrona o alternata a specifici moduli "*in presenza*"; tra questi in particolare i percorsi cd di *induction* per il personale neo laureato ed esperto neo assunto - volto a trasmettere una prima conoscenza delle varie Società e del relativo business e la *Leadership Foundation* per il personale neolaureato a seguito dei momenti istituzionali di valutazione.
Inoltre, per quanto attiene la formazione trasversale e quella "tecnica e/o di business", sono stati organizzati dalla controllante FS, o alternativamente da Busitalia Sita Nord e per tutta la Sub Holding, corsi/incontri formativi su taluni moduli

specifici per famiglie professionali e/o risorse le cui attività impattano sui processi di riferimento (tra cui a titolo di esemplificativo e non esaustivo):

- *Policy Anticorruzione, conflitto di interesse;*
- *Workshop Legale Lavoro;*
- *Il procedimento disciplinare nell'Allegato A al R.D. n. 148 del 1931;*
- *Digital Power Users.*

Per ciò che attiene alla formazione cd tecnica di ruolo, in particolare per aree dove l'aggiornamento tecnico è significativamente rilevante sono state effettuate iscrizioni cd a catalogo per il mantenimento delle competenze professionali di settore (settore amministrazione del personale, settore acquisti, ICT).

È stato, inoltre, attivato il progetto Skilla, tramite l'attivazione di utenze dedicate alla formazione manageriale e trasversale sulle Soft Skills e Office.
Per ciò che attiene alla formazione in materia di Sicurezza e con specifico riferimento alla Unità Produttiva *Corporate* nel corso del 2023 i processi formativi, che hanno interessato tutte le tipologie di personale, si sono svolti in parte in presenza ed in parte a distanza. Questi ultimi, con un approccio fortemente interattivo, hanno permesso agli utenti non solo di acquisire nozioni utili per gestire la sicurezza in azienda ma anche spunti e pratiche da attuare per migliorare il proprio benessere generale.

Con specifico riferimento alla formazione in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro sono stati effettuati i corsi di formazione indicati nel prospetto di seguito riportato che hanno interessato circa 23 unità e hanno consentito a Busitalia Sita Nord "UP Corporate Firenze" di assolvere all'obbligo formativo stabilito dal D.Lgs. 81/2008 e dall'Accordo Stato-Regioni del 21/12/2011:

Tipologia Formazione	**N.ro partecipanti**	**N.ro ore erogate**
Formazione Specifica rischio medio Accordo Stato-Regione 21/12/2011	20	240
Formazione Responsabile del servizio di Prevenzione e Protezione	1	100
Aggiornamento Formazione Responsabile del servizio di Prevenzione e Protezione	1	40
Aggiornamento RLS	1	8

A livello territoriale Umbria sono state erogate circa 5.200 ore di formazione.
La formazione in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro ha interessato 259 persone, in osservanza di quanto previsto dal D.Lgs. 81/2008 e dall'Accordo Stato Regioni, per 2.598 ore complessive (corsi per nuovi assunti, antincendio, primo

soccorso, aggiornamento RLS, modulo di aggiornamento Sicurezza per gli Operatori di Esercizio previsto all'interno del percorso formativo per il mantenimento della CQC, etc.).
Nel settore Ferroviario il personale di condotta e di accompagnamento ha effettuato la prevista formazione di aggiornamento periodico in conformità alle indicazioni del proprio Sistema Acquisizione e Mantenimento Competenze Aziendale.

In riferimento alla specifica normativa del Settore Navigazione Lacuale, sono stati effettuati i corsi di aggiornamento per la Sicurezza a Bordo che hanno visto coinvolto il personale abilitato alla navigazione.
Nel settore Esercizio TPL Gomma, oltre alla formazione per il personale neoassunto in affiancamento agli operatori del Movimento, sono proseguiti anche i corsi di aggiornamento CQC dedicati ai conducenti: nel 2023 hanno frequentato tali corsi 29 dipendenti per un totale di 1.015 ore svolte.

È stata, inoltre, svolta formazione tecnica nel settore Impianti a Sede Fissa della città di Perugia e per verifica periodica agli agenti/addetti idonei al soccorso impianto Minimetrò.

Iniziative di comunicazione interna

Le principali iniziative di comunicazione interna hanno riguardato anche per l'anno 2023 i consueti appuntamenti annuali con i seguenti eventi:

- Safety Day, organizzato dalla Sub holding per tutte le Società controllate;
- Convention del Polo Passeggeri organizzato dalla Capo Fila di Settore Trenitalia per tutte le Società del Polo;
- Convention HR del Polo Passeggeri organizzato dalle competenti strutture della Capo Fila di Settore Trenitalia per tutte le risorse appartenenti alla famiglia professionale delle Società del Polo.

Tutti gli eventi hanno registrato la partecipazione di colleghi di Busitalia anche in rappresentanza della Società.

Sviluppo

È proseguito in maniera diffusa il processo di *scouting* di valutazione delle competenze manageriali (tramite le competenti strutture di FSI) per il personale laureato, cui si sono affiancate anche le valutazioni per l'accesso all'area quadri, e le valutazioni dedicate al personale quadro, processo già avviato anche negli anni precedenti ma che ha visto nel corso del 2023 un coinvolgimento molto ampio del personale.
Nell'anno 2023, è stato avviato anche in Busitalia Sita Nord – in linea con quanto già presente a livello di Gruppo - il percorso dedicato ai cd *"QuadriApicali"* per le risorse in possesso di specifiche competenze tecniche e manageriali e che ricoprono posizioni di elevata rilevanza per il Business; sono quindi state attuate per le risorse titolari di tali posizioni le relative politiche di *compensation* ad esse collegate.

Il 2023 ha inoltre visto implementare il "Piano di Azione di Sviluppo *Fast Track*" attuato per tutto il personale cd "neo" laureato assunto a far data dal 2015. È stato quindi attivato un percorso di allineamento alle nuove policy emanate a fine 2022 dal Gruppo FS per i neo laureati cd "*Young Talent*": tale piano ha visto attuare (oltre ai tradizionali percorsi di

valutazione sopra descritti) diversi piani di sviluppo e formazione nonché i relativi interventi gestionali che hanno interessato, come detto i neo laureati, ma anche risorse con competenze e ruoli di particolare interesse per la Società.

Nell'anno 2023, infine, secondo le Policy del Gruppo FS, sono stati effettuati alcuni interventi di politica meritocratica (*Una Tantum* , *Ad Personam* , Sviluppo di carriera all'esito di apposite valutazioni).

Infine, sono stati nominati due nuovi dirigenti: il responsabile "Technology and Digital Program Management & Product Ownership" in ambito processo TID e il responsabile "Ingegneria" in ambito Direzione Tecnica.
Nell'ambito dello sviluppo di carriera del personale operativo Umbria, nel 2023 sono state attivate n. 3 selezioni interne: per individuare nuovo personale da inquadrare nel profilo professionale di Addetto all'Esercizio, per la copertura di posti di "Operatore FTA" con mansione di TV Controller da avviare al conseguimento dell'abilitazione di guida e manovra degli impianti a fune e, infine, per n. 2 posizioni tecniche nell'ambito della Direzione Operativa per l'accesso al profilo professionale di "Operatore Tecnico".

Organizzazione

Nel 2023 la Società ha proseguito nel processo di revisione del suo assetto organizzativo, iniziato nel 2021, attraverso una progressiva implementazione dello stesso finalizzato a focalizzare processi, ruoli e responsabilità necessari a dare continuità ed impulso al progetto della subholding Busitalia quale *player* strategico del settore TPL in Italia e in Europa, implementando ulteriori azioni di ottimizzazione del modello organizzativo delle staff.

È stata istituita, alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale, la nuova DIREZIONE AMMINISTRAZIONE, FINANZA E CONTROLLO, in coerenza con i modelli di presidio dell'Area Finance, sia di Gruppo FS che di Polo Passeggeri.

La nuova Direzione è nata dalla confluenza dei processi, attività e risorse della Direzione Pianificazione, Budget, Controllo e Investimenti nella Direzione Amministrazione e Finanza, che ha aggiornato missione, responsabilità ed articolazioni organizzativa ed è stata ridenominata in Direzione AMMINISTRAZIONE, FINANZA E CONTROLLO. Contestualmente la Direzione Pianificazione, Budget e Controllo e Investimenti è stata soppressa.

Sempre nel corso del 2023, la Società ha proseguito nell' attività programmatica di ricezione dei Modelli di Governance, Policy e Procedure emanate sia dalla Holding FS che dalla Capogruppo di 25 Atti di Adozione alle policy di Holding e della Capogruppo di settore, dando priorità ai processi sensibili ai sensi del Modello 231 e dell'Anti Bribery&Corruption. Si è così formalizzata l'adozione dei nuovi Modelli di Governace dei processi di staff traversali del Gruppo FS emanati da Holding, nonché le procedure in materia di: Conferimento, Gestione e Revoca Delle Procure; Linee Guida per la Gestione dei Rapporti con la Pubblica Amministrazione e con Enti Privati Rilevanti; Gestione ed Accesso agli Strumenti e Servizi Informatici Di Gruppo; Regolamento per le Attività Negoziali delle Società del Polo Passeggeri del Gruppo Ferrovie Dello Stato Italiane; Il Framework Anti-corruption del Gruppo Ferrovie Dello Stato Italiane; Gestione Delle Segnalazioni; Nuovo Sistema Di Talent Management; la Disciplina delle Operazioni Con Parti Correlate.

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 in terzo grado due vertenze di licenziamento per giusta causa definite in appello con esito positivo per la società.

Ulteriori informazioni rilevanti

In applicazione dell'Accordo sindacale aziendale di Busitalia sullo Smart Working del 3 agosto 2023, alla fine dello c.d. emergenziale sono stati attivati n. 62 contratti individuali.

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 piena integrazione con le direttive e le politiche di Capogruppo, anche al fine di ottenere migliori risultati in termini economici, di competitività e di immagine, ha promosso e 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 2023 con i Centri per l'Impiego provinciali – Collocamento Mirato – che hanno portato all'inserimento nel Gruppo Busitalia di 6 disabili e 1 categoria protetta ottemperando anche agli obblighi di legge.

Relativamente alla situazione emergenziale COVID19, non si registrano infortuni.

Con riguardo alla Privacy nel corso del 2023 è stata rinviata a tutti i dipendenti l'informativa sul trattamento dei dati al personale aggiornata alle ultime disposizioni normative.

In applicazione dell'accordo aziendale del 27 luglio 2023 che ha previsto una diversa destinazione dell'importo dei 75 euro di cui all'art. 85 del CCA a titolo di assistenza sanitaria integrativa trasformandolo in un contributo welfare strutturale, la piattaforma welfare aziendale è stata adeguata alla nuova gestione dei contributi plurimi e dunque aggiornata del nuovo importo utilizzabile nei pacchetti e con le modalità disponibili in piattaforma.

A far data dal 1° gennaio 2023 il neo costituito Fondo TPL Salute, a seguito delle regolarizzazioni delle posizioni dei lavoratori, ha iniziato ad erogare ai lavoratori non in prova, assunti con contratto a tempo indeterminato, ivi compresi gli apprendisti, le prestazioni sanitarie assicurate tramite la Compagnia Unisalute per il rimborso delle spese mediche e la Società Odontonetwork per l'erogazione di prestazioni di assistenza sanitaria odontoiatrica all'interno di un network di strutture sanitarie distribuito su tutto il territorio nazionale. Nel corso del 2023 il Fondo ha lanciato due campagne straordinarie: la prima relativa alla prevenzione di determinate prestazioni specialistiche, la seconda relativa alla prevenzione dermatologica, che hanno visto un interesse e un'adesione quasi totale di tutti i lavoratori interessati.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Direzione Operativa Umbria

Servizio TPL gomma

Il 2023 ha consentito di tornare a livelli paragonabili al periodo pre-pandemico, sia in termini di produzione (in chilometri) che di passeggeri trasportati.

Tali risultati sono stati possibili grazie a una ripresa di tutti i servizi di trasporto ordinari insieme al consolidamento dei servizi Link attivati in stretta collaborazione con Trenitalia nell'ambito del Polo Passeggeri.

Per quanto riguarda il TPL, importanti lavori di pianificazione hanno riguardato le modifiche strutturali ai servizi urbani di Orvieto e Foligno e una riorganizzazione complessiva dei servizi nell'Alta Valle del Tevere.

Nel servizio urbano di Terni è stato confermato l'innovativo servizio a chiamata BUSTER che è stato integrato strutturalmente nell'offerta di trasporto urbano. Il servizio permette ai clienti di muoversi nella zona di Salvaguardia Ambientale di Terni, non accessibile al traffico privato, prenotando telefonicamente o via app il proprio spostamento.

Il processo di riorganizzazione degli orari delle attività didattiche di alcuni istituti scolastici (ad esempio, l'introduzione della "settimana corta") o la temporanea indisponibilità di determinati plessi per lavori di ristrutturazione, a settembre 2023 hanno imposto la riprogettazione di servizi principalmente rivolti agli studenti.

Nell'ambito dell'integrazione modale promossa dal Polo Passeggeri, in Umbria sono stati confermati quattro Link regionali (Assisi, Orvieto, Marmore e Piediluco) e l'Umbria Airlink, collegamento con l'Aeroporto internazionale dell'Umbria, che nel 2023 è diventato strutturale e che prevede l'offerta quotidiana, durante la stagione estiva (da marzo a ottobre), di corse bus di afflusso e deflusso ai circa 100 voli in partenza e in arrivo ogni settimana (indice di copertura del 100% dei voli, fino a un massimo di 11 voli giornalieri), in collegamento con due hub ferroviari serviti da Trenitalia: Assisi e Perugia.

Nel corso dell'anno è stato intensificato l'impegno nella fornitura di servizi sostituivi delle corse ferroviarie Trenitalia tramite Busitalia Rail Service, svolti prevalentemente nel periodo estivo in Umbria e nelle regioni limitrofe. Nell'ambito dei servizi a mercato, inoltre, si è registrata una notevole ripresa della domanda per i servizi turistici di noleggio con conducente e per i collegamenti Firenze-The Mall e sono stati confermati alcuni importanti servizi di collegamento turistici, come quelli per Rasiglia, per Castelluccio, per Montefalco e per il Mare Tirreno.

<u>Agenzia Unica per la Mobilità - Gara Umbria</u>

Con D.G.R. n. 203 del 25 marzo 2020 "L. R. 37/1998 – art. 19 bis. Mandato a Umbria TPL e Mobilità S.p.A. (Agenzia unica per la Mobilità e il Trasporto Pubblico Locale) per la predisposizione della documentazione prodromica all'esperimento della gara ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di TPL" Umbria TPL e Mobilità S.p.A. è stata incaricata in veste di Agenzia unica per la mobilità e il Trasporto Pubblico Locale, di predisporre tutto quanto necessario al fine di addivenire all'esperimento della gara. In data 9 novembre 2023, è stata pubblicata la Relazione di Affidamento, in cui si dà evidenza che la data di avvio per il nuovo servizio affidato con gara, è prevista per giugno 2026.

Trasferimento gestione contratti di servizio

In data 28/09/2022 la Giunta Regionale, al termine di un complesso percorso di partecipazione con gli EE.LL., ha adottato la deliberazione n. 1002, avente ad oggetto "Protocollo d'intesa tra Enti territoriali per la regolazione delle attività inerenti

i servizi di trasporto pubblico locale nel bacino di mobilità della Regione Umbria, ai sensi della Legge Regionale n. 37/1998 e s.m.i." al fine di dare omogenea attuazione anche all'art. 19-bis, comma 6, della L.R. n. 37/1998, definendo allo stesso tempo i rapporti operativi tra Agenzia Unica e gli EE.LL. in quanto Titolari delle funzioni agli stessi attribuite dall'art. 7, comma 1 del D.Lgs n. 422/1997.

Con la deliberazione di Giunta n. 63 del 18/01/2023 è stato integrato e modificato il testo del protocollo d'intesa approvato con la precedente DGR 1002/2022.

In seguito alla sottoscrizione del suddetto Protocollo d'intesa, ciascun ente provvederà, con propri atti, al trasferimento ad Umbria TPL e Mobilità S.p.A. in qualità di Agenzia unica per la mobilità e il trasporto pubblico locale, della gestione dei contratti in essere per lo svolgimento dei servizi in oggetto. In seguito a tale trasferimento della gestione dei contratti all'Agenzia, cesseranno gli effetti della Deliberazione della Giunta Regionale n. 718/2013, intervenendo un nuovo circuito finanziario che prevede l'erogazione diretta da parte della Regione Umbria all'Agenzia delle risorse necessarie alla copertura degli oneri relativi ai servizi minimi su gomma.

Umbria TPL e Mobilità S.p.A. in qualità di Agenzia unica per la mobilità e il trasporto pubblico locale ha comunicato la decorrenza relativa alla gestione dei contratti in essere per lo svolgimento dei servizi di TPL tramite la Società consortile Isthar Scarl (in data 01 maggio 2023 per il Comune di Deruta e Marschiano, in data 01 luglio 2023 per la Provincia e il Comune di Perugia , in data 01 settembre 2023 per Comune di Castiglion del lago e Città di Castello e in data 01 novembre 2023 per il Comune di Todi) tramite la Società ATC Partners Scarl (in data 01 maggio 2023 Comune di Narni e Orvieto, 01 luglio 2023 Provincia di Terni e Comune di Amelia, 01 giugno 2023 Comune di Terni) tramite la Società consortile TPL Mobilità Scarl (in data 01 luglio 2023 Provincia di Perugia e in data 01 settembre 2023 Comune di Spello).

Contratto di servizio fra Regione Umbria e Busitalia per l'effettuazione dei servizi ferroviari di interesse regionale

Segmento Ferro

Il Contratto di Servizio fra Busitalia e Regione Umbria per l'affidamento dei servizi ferroviari a carattere regionale sottoscritto con Busitalia Sita Nord S.r.l. per gli anni 2015-2019, acquisito alla Raccolta degli Atti della Regione in data 10/01/2017 con il n. 4696, è stato prorogato da parte della dell'Agenzia Unica per la Mobilità ed il TPL dapprima fino al 31 marzo 2023, quindi fino al 30 giugno 2023 e successivamente fino al 31 dicembre 2023. Tale Agenzia è subentrata, a partire dal 1° luglio 2022 alla Regione Umbria nella titolarità, gestione, controllo, verifica e monitoraggio del contratto di servizio in essere per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, giusta Deliberazione della Giunta Regionale n. 649/2022 del 28/06/2022.

Nell'anno 2023 sono state sviluppate le interlocuzioni necessarie al successivo affidamento decennale del Contratto di Servizio; infatti, nel luglio 2022, la Regione Umbria aveva già dato mandato "all'Agenzia a predisporre, entro la fine dell'anno in corso, la procedura prevista dal Reg. EU 1370/2007 e s.m. i per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario attualmente svolto da Busitalia Sita Nord S.r.l., mediante affidamento diretto decennale dei servizi ferroviari all'operatore che, sulla base di specifiche verifiche, risulterà il migliore soggetto in grado di svolgere il ruolo di capofila di una pluralità di imprese del gruppo Ferrovie dello Stato, per l'implementazione della strategia di rilancio complessiva promossa dall'Amministrazione Regionale".

Successivamente, nel novembre 2022, Regione Umbria, a valle di interlocuzioni dirette con il Gruppo Ferrovie dello Stato ha richiesto la "Gestione coordinata dei servizi ferroviari di trasporto passeggeri sulla rete regionale FCU.", proponendo, nei

termini della scadenza della proroga contrattuale, "di dare corpo e forma ad una proposta i gestione dei citati servizi ferroviari a cura del gestore Trenitalia, di Busitalia od eventualmente unitaria/coordinata tra Trenitalia e Busitalia", individuando un quadro di investimenti funzionali al rilancio del servizio ferroviario, in modo coordinato rispetto agli investimenti sull'infrastruttura affidati ad RFI.

La società Trenitalia, quale capogruppo del Polo Passeggeri, ha conseguente avviato le trattative per la definizione dello scenario progettuale; Trenitalia, in forza del Contratto di Servizio stipulato con la Regione Umbria in data 24/09/2018, gestisce in Umbria i servizi ferroviari per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale su linea nazionale RFI.

L'inclusione nel perimetro del vigente contratto in essere fra Regione Umbria e Trenitalia, sottoscritto nel 2018 ed avente scadenza 2032 è conforme a quanto previsto dal Reg EU 1370/2007 per l'affidamento diretto dei contratti di servizio ferroviari fino al 23 dicembre 2023; inoltre il rinnovo del materiale rotabile, previsto fra le condizioni individuate dalla Regione Umbria per il rilancio del servizio ferroviario, è attuabile con veicoli già nelle disponibilità di Trenitalia stessa (complessi Minuetto) o è di prossima disponibilità, in quanto facente parte di contratti già sottoscritti (treni POP).

In esito alle analisi condotte ed alle interlocuzioni fra Trenitalia e la Regione Umbria, e delle relative valutazioni tecnico economiche, nel dicembre 2023 è stato sottoscritto Atto Modificativo del suddetto contratto, sottoscritto con Umbria TPL e Mobilità S.p.a (Agenzia unica per la Mobilità subentrata alla Regione nella titolarità Contratto di Servizio), per l'inclusione dal 01/01/2024 anche del servizio ferroviario regionale tra Sansepolcro e Terni e tra Perugia Ponte San Giovanni e Perugia Sant'Anna.

Contratto di sub affidamento fra Trenitalia e Busitalia di servizi ferroviari sulla relazione Terni – L'Aquila.

Nel mese di dicembre 2023 è stato rinnovato il contratto di Subaffidamento per l'effettuazione dei servizi sulla linea Terni - L'Aquila, che prevede per l'anno 2024 lo svolgimento di 0,78 Mil treni km; il contratto, con validità per l'anno 2024 è prorogabile per l'annualità 2025.

I servizi in sub affidamento effettuati per Trenitalia hanno garantito livelli soddisfacenti di affidabilità; viceversa, hanno risentito, ai fini della puntualità, sia di varie perturbazioni legate al guasto di enti dell'Infrastruttura di RFI, sia delle limitazioni imposte dalla normativa in caso di indisponibilità dei sistemi di protezione della marcia dei treni

La continuità dei servizi di subaffidamento sulla relazione Terni l'Aquila è stata resa possibile dal provvedimento inserito in seno al decreto "Milleproroghe con il quale è stato disposto lo slittamento al 31 dicembre 2024 delle scadenze di adeguamento dei veicoli ferroviari alle istanze del cd. "Decreto gallerie", già previste per il 31 dicembre 2023.

Gestione e manutenzione del materiale rotabile

Busitalia svolge il ruolo di Soggetto Responsabile della Manutenzione per i veicoli impiegati nell'effettuazione dei servizi, ed assicura la manutenzione degli stessi mediante la propria officina di Umbertide.

Il processo di esternalizzazione delle attività di revisione di alcuni componenti del freno (rubinetti del freno, distributori ecc), condotto nell'anno 2021-2022, e risultato non in linea con le attese, è stato reinternalizzato nell'anno 2023, a seguito del turn over e formazione del personale.

Presso la stazione di Terni sono state avviate le attività per lo spostamento dello stazionamento notturno attualmente condotto su binari secondari di Umbria TPL e Mobilità S.p.a., in condizioni d'armamento mediocri, all'area cd. Ex Rialzo,

già locata a Busitalia; tale attività è funzionale alla continuità dei servizi ferroviari in sub affidamento per Trenitalia nel biennio 2024-2025.

Servizio Impianti a sede fissa - Sistemi di Mobilità Alternativa direttamente gestiti

L'anno 2023 è stato complessivamente caratterizzato da una ulteriore ripresa della mobilità rispetto agli anni 2020 e 2021, interessati dalla pandemia da COVID-19, che aveva comportato, nel settore del trasporto pubblico, una forte contrazione dei passeggeri trasportati. Rispetto agli anni PRE-COVID, in ogni caso, è ancora presente una diminuzione di passeggeri, complessivamente stimabile in circa 1.000.000 di unità.

Servizio Navigazione Trasimeno

L'esercizio 2023 è stato caratterizzato da una ulteriore leggera ripresa della mobilità rispetto agli anni 2020 e 2021, interessati dalla pandemia da COVID-19, che aveva comportato, nel settore del trasporto pubblico, una forte contrazione dei passeggeri trasportati. Rispetto agli anni PRE-COVID, in ogni caso, è ancora presente una diminuzione di passeggeri, complessivamente stimabile in oltre 47.000 unità.

La presente stagione è stata inoltre caratterizzata anche da una pesante crisi idrica, che ha portato il livello del lago, al termine del periodo estivo, al valore fortemente negativo di -144cm, riproponendo ancora la problematica mai risolta della stabilizzazione dei livelli idrici del lago e degli scavi subacquei dei fondali.

CORPORATE

Acquisizione della Partecipazione Firenze City Sightseeing S.r.l

In data 12 aprile 2023 la Società ha deliberato la proposta di acquisto della quota, pari al 60% del capitale sociale, detenuta da Ataf Gestioni in Firenze City Sightseeing S.r.l per un importo complessivo pari a euro 560.943, corrispondente al valore del Patrimonio Netto di Firenze City Sightseeing alla data del 31 dicembre 2022.

A seguito dell'esito positivo della fairness opionin emessa da Deloitte Financial Advisory S.p.A, sulla congruità economico – finanziaria dell'operazione, il Consiglio di Amministrazione della Società Ataf Gestioni, ha deliberato la cessione della quota in data 18 dicembre 2023. In data 8 febbraio 2024 è stato sottoscritto il contratto di cessione delle quote.

INTERVENTI NORMATIVI

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.

Ristori carburanti e energia elettrica

Il DL n. 115 del 9 agosto 2022 (cd. "DL Aiuti-bis"), convertito con modificazioni dalla legge 21 settembre 2022, n. 142, Il DL n. 144/2022 (c.d. "DL Aiuti-ter"), convertito con modificazioni dalla legge 17 novembre 2022, n. 175, Il DL n. 176/2022 (DL Aiuti-quater), convertito con modificazioni dalla legge 13 gennaio 2023, n. 6, hanno previsto lo stanziamento rispettivamente di 40 mln di euro, 100 mln di euro e 320 mln di euro destinato al riconoscimento di un contributo per

l'incremento del costo per l'acquisto del carburante (al netto dell'IVA), sostenuto nel secondo quadrimestre e terzo quadrimestre 2022 rispetto all'analogo periodo del 2021, per l'acquisto del carburante e dell'energia elettrica per l'alimentazione dei mezzi di trasporto destinati al TPL e regionali su strada, lacuale, marittimo o ferroviario.
A favore della Società non sono state emesse delibere.

Ristori Mancati ricavi da traffico Covid-19
Oltre agli stanziamenti di competenza degli esercizi 2020 e 2021 previsti dai Fondi indennizzi TPL e riconosciuti alla Società nel periodo 2020-2023 La Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (Legge di Bilancio 2023) prevede all'art. 1, comma 477, il rifinanziamento per l'importo di 100 milioni di euro per l'anno 2023 e di 250 milioni di euro per l'anno 2024 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.

La Società, pur ritenendo di aver diritto alle compensazioni previste dalla Legge di Bilancio 2023, di competenza dell'esercizio 2022, ha ritenuto di non rilevare – analogamente a quanto operato nell'esercizio 2022 - anche nella presente Relazione Finanziaria Annuale i relativi proventi in quanto non ancora deliberati o comunque assegnati dall'Ente erogante. La Società difatti anche nei precedenti esercizi ha rilevato solamente la quota dei contributi 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. Quota parte dei contributi di competenza 2020 e 2021 assegnati dall'Ente sono stati contabilizzati dalla Società negli esercizi in cui è stata emanata la relativa delibera mentre non sono stati ancora assegnati gli importi relativi alle ulteriori assegnazioni di cui alla Legge di Bilancio 2023 e di competenza dell'esercizio 2022.

Nel corso dell'esercizio 2023 alla Società sono stati riconosciuti, con DGR N. 5167 del 15/05/2023 ristori per minori ricavi tariffari da traffico a titolo di acconto, destinate alla compensazione per le annualità 2020 e 2021 cautelativamente nella misura dell'80% delle risorse disponibili e per un importo pari a 2,6 milioni di euro. Preme evidenziare inoltre che non è stata ancora conclusa l'attività di verifica da parte del Ministero e delle Regioni degli equilibri contrattuali delle Società di trasporto pubblico locale e regionale in applicazione del Decreto interministeriale n. 170 e 171 del 6 giugno 2022.

Fondo Nazionale Trasporti Tpl
Tale Fondo è previsto 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. A favore della Società non sono state emesse delibere.

Bonus trasporti
Il 14 aprile 2023 il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali ha comunicato la riattivazione, dal successivo 17 aprile, della piattaforma digitale per accedere al Bonus trasporti del 2023, il beneficio per studenti, lavoratori, pensionati e cittadini con un reddito complessivo nel 2022 non superiore a 20mila euro.

FATTORI DI RISCHIO

Framework e Governance di Risk Management

La struttura organizzativa Risk Management societaria attua le strategie, gli indirizzi e le politiche definiti dalla Holding, assicurando il presidio dei rischi della società di appartenenza.

Il risk approach adottato prevede che le analisi di rischio siano condotte dalla funzione Risk Management societaria, unitamente ai responsabili di processo interessati, in maniera differenziata a seconda delle caratteristiche dell'attività oggetto di valutazione:

- enterprise risk management, riguardante tutti gli aspetti della gestione aziendale;
- strategic risk management, riguardante la pianificazione strategica e la programmazione operativa;
- international & project risk management, riguardante le iniziative progettuali e di allocazione del capitale, anche all'estero.

In continuità con il passato, nel 2023 si è svolta una campagna di *controlselfrisk assessment* focalizzata sui rischi operativi e di business ed una dedicata alla individuazione di *top risk & opportunities* sugli obiettivi strategici del Piano Industriale, con il coordinamento metodologico di Holding.

Il processo è caratterizzato dalla partecipazione attiva dei Risk Owner nell'identificazione e valutazione dei rischi connessi alle loro attività, i controlli posti a presidio nell'ambito del Sistema di Controllo Interno nonché l'individuazione di eventuali proposte di azioni migliorative a contenimento dei rischi

Catalogo dei Rischi

Per lo svolgimento delle attività di risk management il Gruppo FS adotta la seguente tassonomia articolata su 4 macrocategorie (Strategici, Operativi, Compliance, ESG) che raggruppano specifiche tipologie di rischio:

STRATEGICI	**Mercato**	Rischi derivanti dalle evoluzioni del mercato che possono compromettere o ridurre la capacità di creare valore aggiunto e redditività
	Macroeconomico	Rischi che descrivono shock macroeconomici che possono interessare un Paese, un continente o avere riflesso su scala mondiale
	Finanziario	Rischi che comportano una variabilità inattesa degli investimenti (tasso di cambio, tasso di interesse, liquidità)
	Internazionale	Rischi derivanti dalle iniziative del Gruppo in contesti internazionali
OPERATIVI	**Infrastruttura & Mezzi**	Rischi che comportano riflessi negativi sulla gestione e sullo sviluppo della rete e dell'infrastruttura (ferroviaria e stradale) nonchè della flotta (treni, bus, navi)
	Technology, Digital & Cyber	Rischi legati al processo di transizione digitale, allo sviluppo ed alla gestione dei sistemi IT, anche in relazione ad eventi di cyber crime
	Approvvigionamento	Rischi legati alla supply chain (qualifica dei fornitori, processo negoziale, gestione contrattuale)
	Persone e Organizzazione	Rischi derivanti dalla mancanza di competenze interne, inadeguatezza dei programmi di formazione, del processo di pianificazione del turnover e inefficacia delle politiche di assunzione e retention
	Safety	Rischi connessi alle attività di tutela ambientale, sicurezza sul lavoro e sicurezza di esercizio
COMPLIANCE	**Regolatorio**	Rischi che prevedono la modifica avversa del quadro normativo entro il quale opera il Gruppo e le sue Società e rischi di violazione delle leggi e dei regolamenti internazionali e/o nazionali
	Legale e Contrattuale	Rischio di inadempimento contrattuale e gestione dei contenziosi
ESG	**Ambientale**	Rischi connessi al cambiamento climatico e alle politiche per la transizione verso una *low-carbon economy*
	Sociale e tutela dei diritti umani	Rischi connessi a tensioni sociali e di mancato o minore rispetto dei diritti umani
	Etica	Rischi derivanti da comportamenti intenzionalmente scorretti o corruttivi posti in essere da persone all'interno o all'esterno del Gruppo, al fine di ottenere un vantaggio improprio o illecito

Di seguito sono rappresentati in forma sintetica e non esaustiva i principali eventi a cui la società è potenzialmente esposta e l'indicazione delle principali azioni di gestione adottate.

STRATEGICI

Rischi Strategici

	Rischio	Azioni di gestione	Opportunità
Mercato	• Crisi di settori o clienti rilevanti per il business • Aumento competitività e ingresso nuovi operatori • Modifica o evoluzione abitudini ed esigenze della clientela	• Attività di fidelizzazione dei clienti attraverso il miglioramento della qualità del servizio offerto, politiche di pricing dinamico, azioni di marketing differenziate per segmenti e investimenti tecnologici per l'integrazione dei canali di vendita • Rafforzamento e ammodernamento della flotta anche attraverso la razionalizzazione del reticolo manutentivo e commerciale	• Orientamento legislativo e del mercato verso una mobilità eco-sostenibile che spinge il Gruppo ad una transizione verso la mobilità green • Crescita del turismo, leisure e bleisure travel • Re-shoring e near-shoring industriale
Macroeconomico	• Scenario inflattivo e incremento prezzi • Volatilità dei prezzi di commodities e materie prime • Congiuntura macroeconomica sfavorevole (es. recessione, stagnazione) • Instabilità geopolitica e conflitti • Emergenze sanitarie e sociali	• Monitoraggio continuo dell'andamento dei principali indicatori macroeconomici e dell'andamento dei prezzi di materie prime ed energia • Efficientamento energetico sia della flotta che degli impianti industriali anche attraverso l'autoproduzione di energia rinnovabile • Ricerca coperture assicurative e stipula di clausole contrattuali (fuel surcharge)	
Finanziario[14]	• Dipendenza dai contributi pubblici • Mancato adempimento ad un'obbligazione da parte di un cliente o di una controparte di uno strumento finanziario • Difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie • Oscillazione tassi di interesse e tassi di cambio	• Definizione requisiti minimi delle controparti finanziarie • Due diligence nuovi clienti rilevanti • Monitoraggio flussi di cassa, necessità di finanziamento e liquidità • Apertura linee di credito dedicate • Operazioni di copertura attraverso strumenti derivati	
Internazionale	• Esposizione del capitale investito all'estero a variazioni politiche, sociali ed economiche (Rischio Paese) • Incremento competitività (mercato europeo open access da dicembre 2020 e obbligo di gara su tutti i segmenti di servizio di trasporto pubblico europeo da gennaio 2024)	• Modello attrattività Paese e Paesi target • Accentramento della funzione di indirizzo e coordinamento del business internazionale • Procedure di Capital Allocation • Monitoraggio continuo del quadro geo-politico	• Export di competenze (ad es. servizi di ingegneria, consulenza e certificazione) • Sviluppo di servizi di trasporto nei mercati europei

14 La disamina dei rischi e delle conseguenti azioni è integrata, per la componente dei rischi prettamente finanziari, dalla più ampia informativa fornita nella nota 33 del bilancio consolidato.

OPERATIVI

Rischi Operativi

	Rischio	Azioni di gestione	Opportunità
Infrastruttura & mezzi	• Criticità/ritardi nella realizzazione di opere infrastrutturali • Guasto/obsolescenza impianti e tecnologie a supporto dell'infrastruttura ferroviaria e stradale • Divari prestazionali e di connettività dell'infrastruttura • Atti intenzionali (fisici o logici) volti a danneggiare e/o distruggere asset aziendali • Obsolescenza/indisponibilità della flotta • Indisponibilità temporanea dell'infrastruttura	• Modello di gestione a vita intera degli asset • Approccio risk based (Project Risk Management) • Cabina di regia FS-PNRR • Rinnovamento della flotta • Potenziamento della capacità della rete ferroviaria e valorizzazione delle stazioni e dei servizi connessi • Monitoraggio dell'andamento fisico, economico e finanziario degli interventi infrastrutturali • Diagnostica evoluta e manutenzione predittiva • Rafforzamento dei sistemi di sicurezza e di videosorveglianza	
Technology, Digital & Cyber	• Eccessiva concentrazione di servizi essenziali sulle piattaforme digitali • Criticità nella gestione dell'obsolescenza dell'architettura e dell'infrastruttura tecnologica e digitali • Nuove vulnerabilità cyber legate all'introduzione di nuovi sistemi/piattaforme • Obsolescenza/inadeguatezza/indisponibilità di strumenti tecnologici e digitali • Mancata valorizzazione dei dati aziendali per utilizzi business • Incremento numerosità e sofisticazione degli attacchi cyber • Perdita di riservatezza, integrità o disponibilità di dati	• Distribuzione dei servizi essenziali su più piattaforme digitali • Aggiornamento delle misure di "up-to-date" tecnologico ed organizzativo • Definizione di procedure di crisis management • Attivazione metodologie e soluzioni di Enterprise Data Management • Potenziamento del Cyber Security Operation Center (C-SOC) • Adozione di common platform di Gruppo • Iniziative di formazione e sensibilizzazione	Nuovi strumenti digitali (Intelligenza Artificiale) e tecnologici (Quantum Computing)
Approvvigionamento	• Criticità nella reperibilità di beni/servizi sul mercato • Inadeguatezza degli appaltatori/contraenti generali e/o dei soggetti tecnici • Inadeguata definizione del fabbisogno di beni, servizi e lavori	• Sistema di qualificazione fornitori e Vendor Rating (incluso "Rating ESG") • Definizione governance e procedure • Monitoraggio periodico del piano degli approvvigionamenti ed eventuale connesso aggiornamento del piano dei fabbisogni • Definizione di strumenti contrattuali flessibili • Internalizzazione dei processi critici	
Persone e Organizzazione[15]	• Competenze specialistiche di difficile reperibilità sul mercato • Perdita di personale chiave • Motivazione del personale, senso di appartenenza e worklife balance • Politiche retributive e sistema di compensation • Criticità con organizzazioni sindacali • Sottodimensionamento del personale	• Sistema di Talent Performance Development • Politiche retributive, formative e di diversificazione del lavoro • Sviluppo e ottimizzazione degli strumenti e delle metodologie a supporto dei processi di selezione e formazione • Piano di Diversity&Inclusion e interventi a sostegno delle persone interne al Gruppo (caring interno, politiche sociali, engagement) • Sottoscrizione di accordi ed intese relativi all'organizzazione del lavoro • Rafforzamento piano di assunzioni	Maggiore attrattività del Gruppo sul mercato del lavoro

15 La disamina dei rischi e delle conseguenti azioni è integrata dalla più ampia informativa fornita nel capitolo Capitale Umano della presente Relazione sulla Gestione.

Rischi Compliance

	Rischio	Azioni di gestione	Opportunità
Regolatorio	• Cambiamenti della normativa e della regolamentazione nazionale e internazionale • Non conformità rispetto a normative/regolamenti/standard nazionali e internazionali	• Monitoraggio dell'evoluzione normativa e regolamentare • Interlocuzione con gli Enti Pubblici e gli altri stakeholder nazionali e internazionali • Definizione, attuazione e monitoraggio di programmi di compliance • Iniziative di formazione/informazione	
Legale e contrattuale	• Inadempimenti contrattuali • Contratti non in linea con normative/procedure vigenti • Contenziosi con fornitori, clienti, personale o enti terzi	• Monitoraggio andamento contenziosi • Accantonamenti di natura contabile per eventuali soccombenze	

Rischi ESG

	Rischio	Azioni di gestione	Opportunità
Ambientale	• Rischi climatici fisici acuti e cronici • Rischi climatici di transizione • Incompletezza delle informazioni per la definizione dei piani di adattamento	• Valutazione delle vulnerabilità degli asset e dei territori • Monitoraggio real-time dei fenomeni climatici, degli asset e dei territori • Pianificazione di interventi specifici di adattamento per asset • Progettazione e realizzazione di asset nativamente climate-resilient • Analisi di scenario per la valutazione degli impatti e della resilienza dei business	Accesso a capitali attraverso strumenti di finanza sostenibile
Sociale e tutela dei	• Pratiche discriminatorie • Criticità con stakeholder interni ed esterni	• Codice Etico di Gruppo • Campagne di formazione, informazione e comunicazione interna ed esterna • Iniziative di Diversity&Inclusion • Iniziative per il coinvolgimento degli stakeholder	Ambiente maggiormente inclusivo rende il Gruppo più attrattivo sul mercato del lavoro
Etica	• Corruzione, frodi e/o accordi collusivi tra dipendenti e controparti, pubbliche e private	• Codice Etico e Policy Anticorruzione di Gruppo • Modelli di gestione e controllo societari • Adesione al Global Compact delle Nazioni Unite • Campagne di formazione, informazione e comunicazione interna ed esterna • Sottoscrizione di convenzioni, protocolli e accordi con Autorità/Enti istituzionali • Monitoraggio realizzazione delle opere PNRR	

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 di maggiore rilievo. 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. Inoltre, ricorrendone le circostanze, la Società si è costituita parte civile.

Procedimenti penali ex 231/2001

Procedimento Tribunale di Perugia

Procedimento n. 6769/2015 avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia per il reato di truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche (art. 110 e 640 bis c.p.), in merito a presunte irregolarità commesse nella trasmissione dei dati all'Osservatorio Nazionale sulle politiche del TPL del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ai fini dell'erogazione di quota parte del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale di cui all'art. 16 bis del D.L. 95/2012 ed al DPCM 11.3.2013.

La contestazione alla Società riguarda il presunto illecito amministrativo previsto dall'art. 24 del D. Lgs 231/2001 in rapporto con l'art. 640 bis c.p. (Truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche).

Con decreto in data 11.6.2018 il Giudice dell'Udienza Preliminare (G.U.P.) 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). È in corso la fase dibattimentale. Nell'udienza del 22 febbraio 2023 c'è stato l'esame dei C.T. del P.M. e delle difese. La prossima udienza è fissata in data 24 aprile 2024.

Procedimento Tribunale di Parma

Procedimento n. 6224/2016 avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Parma 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. È in corso la fase dibattimentale.

Procedimenti 231/2001

Alla pendenza dei procedimenti penali sopra riportati consegue il potenziale rischio di applicazione di sanzioni pecuniarie 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 non è ancora iniziata, 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, sia mediante la dimostrazione che le circostanze di fatto inerenti ai procedimenti penali in questione non possono in concreto ostare alla partecipazione della Società alle gare pubbliche.

Sulla base di tali considerazioni nonché delle conoscenze acquisite, dei riscontri delle analisi a oggi effettuate anche con il supporto di consulenti esterni, gli Amministratori non hanno effettuato specifici accantonamenti e non ritengono che tali aspetti possano avere influenze significative sulla capacità dell'azienda di operare in continuità aziendale. Eventuali sviluppi negativi – a oggi non prevedibili né determinabili – derivanti dagli approfondimenti interni o dalle indagini giudiziarie in corso saranno oggetto di coerente valutazione ai fini di eventuali accantonamenti nei futuri esercizi.

Altri procedimenti penali

Non risultano definiti con sentenza passata in giudicato procedimenti penali a carico di attuali e/o pregressi vertici societari (Organi sociali; Direttori Generali) per delitti di natura dolosa rientranti tra quelli contemplati nel D.Lgs. 231/2001. Non risultano pendenti altri procedimenti a carico di attuali e/o pregressi vertici societari (Organi sociali; Direttori Generali) per:

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

La Procura della Repubblica presso il Tribunale di Firenze ha avviato indagini per le ipotesi di reato di cui agli artt. 340 c.p. e 56 c.p. (Interruzione di un ufficio o servizio pubblico o di un servizio di pubblica necessità nella forma del delitto tentato) di cui si è avuta notizia a seguito dell'avvenuta notifica nel mese di agosto del 2020 di due informazioni di garanzia ai legali rappresentanti della Società. La contestazione sembrerebbe riguardare il mancato trasferimento dei beni strumentali allo svolgimento del servizio di TPL nella Regione Toscana da parte degli attuali gestori in favore del nuovo aggiudicatario del servizio. Analoga contestazione è stata formulata anche nei confronti dei legali rappresentanti di tutti i gestori uscenti. Il procedimento è ancora nella fase delle indagini.

Busitalia e le controllate Autolinee Chianti Valdarno S.c.r.l. e Autolinee Mugello Valdisieve S.c.r.l. hanno presentato nel settembre 2020 denunce-querele alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Firenze nei confronti del legale rappresentante della società Autostazioni s.r.l. per il delitto di appropriazione indebita pluriaggravata (art. 646 c.p., art. 61, nn. 7 e 11 c.p.) in relazione al mancato versamento dei ricavi della vendita di titoli di viaggio per servizi di trasporto pubblico. Il GUP ha rinviato a giudizio il legale rappresentante della Autostazioni s.r.l. per il reato di peculato. È in corso la fase dibattimentale.

Non risultano allo stato pendenti altri procedimenti rilevanti di natura penale.

Remunerazione degli Amministratori

Si riepilogano di seguito gli emolumenti assegnati ai vertici aziendali espressi in euro:

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE	*valori in euro*
	Emolumenti annuali mandato
Compenso fisso: emolumento carica	70.000

AMMINISTRATORE DELEGATO E DIRETTORE GENERALE	valori in euro
	Emolumenti annuali mandato
Compenso fisso: emolumento carica AD ex 2389 III comma c.c.	30.000
Compenso fisso: rapporto di lavoro Direttore Generale	220.000
Componente variabile: rapporto di lavoro Direttore Generale	80.000

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 del codice civile

La Società è sottoposta ad attività di direzione e coordinamento di Trenitalia S.p.A., Capogruppo di Settore del Polo Passeggeri del Gruppo FS alla quale la Società appartiene.

Con effetto dal 1^ giugno 2022, Busitalia Sita Nord – condividendo il Nuovo Modello di Governance del Gruppo FS - ha sottoscritto il contratto di direzione e coordinamento con Trenitalia S.p.A. e ha adottato il Regolamento del Polo Passeggeri emanato da Trenitalia S.p.A., che disciplina l'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento di quest'ultima su base contrattuale nei confronti della Società.

L'articolo 2.5 del citato Regolamento prevede che, tra le altre, Busitalia Sita Nord adotta le decisioni susseguenti ad un atto di direzione e coordinamento della Capogruppo di Settore (i.e. Trenitalia S.p.A.), 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 al proprio interesse sociale 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 dalla Capogruppo di Settore, la stessa dovrà tempestivamente darne motivata comunicazione scritta. L'articolo 3 del Regolamento prevede altresì che la Capogruppo di Settore provvede al recepimento nell'ambito del Polo Passeggeri degli atti di direzione e coordinamento formulati dalla Holding che hanno valenza generale per il Gruppo ovvero valenza specifica per il Polo, che devono conseguentemente essere adottati da parte di ciascuna società del Polo e che qualora una Società del Polo Passeggeri ritenga di non conformarsi all'atto di direzione e coordinamento della Holding recepito nell'ambito del Polo, dovrà tempestivamente darne motivata comunicazione scritta alla Capogruppo di Settore (che a propria volta ne informa la Holding).

Nel corso del 2023 il Consiglio di Amministrazione di Busitalia Sita Nord S.r.l. ha adottato le seguenti decisioni a seguito di atti di direzione e coordinamento della Holding Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., adottati e recepiti dalla Capogruppo di Settore Trenitalia S.p.A.:

- Adozione del Modello di Governance Internal Audit (Audit Charter).

Busitalia Sita Nord ha inoltre adottato altri atti di direzione e coordinamento della Holding Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., e a sua volta recepiti e adottati da Trenitalia S.p.A., nonché della stessa Trenitalia quale Capogruppo del Polo Passeggeri, al fine di far evolvere l'assetto organizzativo e procedurale della Società in coerenza con le logiche di Gruppo.

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.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il 2023 è stato caratterizzato da una ripresa dell'andamento dei mercati, nonostante ci siano ancora leggere flessioni nei volumi dei passeggeri trasportati e quindi dei ricavi da traffico dei titoli di viaggio. A tale fenomeno si è aggiunto un generale aumento dei costi che ha impattato i conti economici delle società.

In data 11 marzo 2024 Il Consiglio di Amministrazione di Busitalia ha approvato il Piano industriale di durata decennale 2024-2033, in coerenza con le Linee Guida ricevute dalla Holding FS.

Il Piano industriale e il nuovo piano strategico di Polo prevedono oltre alla crescita dei ricavi TPL su gomma e ferro e alla loro redditività prevedono uno sviluppo dei servizi *leisure* e turismo anche attraverso operazioni di acquisizione sul mercato. I principi salienti del Piano sono finalizzati a consolidare il ruolo di Busitalia come operatore di primo piano nel trasporto pubblico locale su gomma, esercizio di bus turistici nelle principali città italiane oltre ad attività *ancillary,* quali noleggio, servizi di trasporto locali*,* officina autorizzata, vendita biglietti poli museali etc. I principali benefici dell'operazione sono riconducibili all'ingresso in un mercato ad alta redditività tramite l'acquisizione del leader del settore. Di seguito le principali direttrici che orienteranno le scelte strategiche della Società:

- 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 prevedendo l'aggiudicazione di gare per l'espletamento dei servizi TPL sia in Italia sia all'estero;
- acquisizione di quote societarie di operatori che svolgono servizi turistici;
- disporre di un nuovo ed efficace strumento operativo per lo sviluppo di servizi multimodali ed integrati in ambito Polo passeggeri.
- continuare a valorizzare il turismo in Italia facendo leva su sinergie commerciali e industriali attivabili su asset e attività specifici del Polo passeggeri;
- 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 quindi 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. Il Polo Passeggeri ha la possibilità di continuare a valorizzare il turismo in Italia facendo leva su sinergie commerciali e industriali attivabili su asset e attività specifici.

Roma, 11 marzo 2024

L'Amministratore Delegato e Direttore Generale

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023

Prospetti contabili

Conto economico

valori in unità di euro

	Note	2023	2022
Ricavi e proventi		**120.822.596**	**110.554.725**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	110.289.687	100.957.866
Altri proventi	5	10.532.909	9.596.858
Costi operativi		**(112.649.812)**	**(112.781.989)**
Costo del personale	6	(59.854.790)	(56.496.911)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	7	(14.426.018)	(15.891.572)
Costi per servizi	8	(27.998.381)	(30.624.071)
Altri costi operativi	9	(1.707.251)	(2.897.618)
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	10	(8.663.372)	(6.871.817)
Risultato operativo		**8.172.784**	**(2.227.264)**
Proventi e oneri finanziari		**(1.483.676)**	**7.906.728**
Proventi finanziari	11	14.308.990	10.189.944
Oneri finanziari	12	(15.792.666)	(2.283.216)
Risultato prima delle imposte		**6.689.108**	**5.679.464**
Imposte sul reddito	13	-	718.651
Risultato netto d'esercizio		**6.689.108**	**6.398.115**

Conto economico complessivo

valori in unità di euro

	Note	2023	2022
Risultato netto d'esercizio	26	**6.689.108**	**6.398.115**
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:		**(195.505)**	**886.562**
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	26	(257.244)	1.166.528
Effetto fiscale Utili /(perdite) relativi a benefici attuariali	26	61.739	(279.967)
Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:			
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		-	-
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		**(195.505)**	**886.562**
Totale Conto economico complessivo dell'esercizio		**6.493.602**	**7.284.676**

Situazione patrimoniale – finanziaria

valori in unità di euro

	Note	31.12.2023	31.12.2022
Attività			
Attività non correnti			
Immobili, impianti e macchinari	14/16	75.432.369	45.981.298
Investimenti immobiliari	15	3.437.427	3.590.009
Attività immateriali	17	11.141.296	11.294.696
Attività per imposte anticipate	18	404.151	342.412
Partecipazioni	19	36.419.287	42.319.287
Altre attività non correnti	21	321.676	321.676
Totale		**127.156.206**	**103.849.378**
Attività correnti			
Rimanenze	22	2.636.662	2.494.473
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	20	6.925.104	13.124.720
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	24	3.517	9.525
Crediti tributari	25	629.573	377.033
Crediti commerciali e contratti di servizio correnti	23	63.405.349	51.512.896
Altre attività correnti	21	13.128.250	14.763.608
Totale		**86.728.455**	**82.282.255**
Totale attività		**213.884.661**	**186.131.633**
Patrimonio Netto e passività			
Patrimonio Netto			
Capitale sociale	26	73.000.000	73.000.000
Riserve	26	7.169.434	7.364.939
Utili (Perdite) portati a nuovo	26	(11.071.046)	(17.469.161)
Utile (Perdite) d'esercizio	26	6.689.108	6.398.115
Totale		**75.787.495**	**69.293.893**
Passività			
Passività non correnti			
Finanziamenti a medio/lungo termine	27	37.342.440	40.238.685
Benefici ai dipendenti	28	9.465.465	10.037.586
Fondi rischi e oneri	29	7.782.187	3.230.170
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	30	20.569.755	3.497.523
Passività per imposte differite	18	-	-
Altre passività non correnti	31	151.303	250.883
Totale		**75.311.150**	**57.254.847**
Passività correnti			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	27	13.789.519	18.515.707
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	30	2.269.079	759.337
Debiti commerciali	32	33.680.251	24.697.851
Altre passività correnti	31	13.047.167	15.609.999
Totale		**62.786.016**	**59.582.894**
Totale passività		**138.097.166**	**116.837.741**
Totale Patrimonio Netto e passività		**213.884.661**	**186.131.633**

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

valori in unità di euro

		Riserve								
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva per var. FV su derivati - *Cash Flow Hedge*	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	**Totale Riserve**	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	**Totale Patrimonio Netto**
Saldo al 1 gennaio 2022	**73.000.000**	**1.521.538**	**-**	**8.249.598**	**-**	**(3.292.758)**	**6.478.378**	**(11.529.146)**	**(5.940.015)**	**62.009.217**
Utile/(Perdita) d'esercizio									6.398.115	6.398.115
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto										
Utile/(Perdite) complessivo						**886.562**	**886.562**			**886.562**
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente								(5.940.015)	5.940.015	-
Distribuzione dividendi										
Aumento di capitale (riduzione di capitale)										
Altri movimenti										
Saldo al 31 dicembre 2022	**73.000.000**	**1.521.538**	**-**	**8.249.598**	**-**	**(2.406.196)**	**7.364.939**	**(17.469.161)**	**6.398.115**	**69.293.893**
Saldo al 1° gennaio 2023	**73.000.000**	**1.521.538**	**-**	**8.249.598**	**-**	**(2.406.196)**	**7.364.939**	**(17.469.161)**	**6.398.115**	**69.293.893**
Aumento di capitale (riduzione di capitale)										
Utile/(Perdita) d'esercizio									6.689.108	6.689.108
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto										
Utile/(Perdite) complessivo						**(195.505)**	**(195.505)**			**(195.505)**
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente								6.398.115	(6.398.115)	-
Distribuzione dividendi										
Aumento di capitale (riduzione di capitale)										
Altri movimenti										
Saldo al 31 dicembre 2023	**73.000.000**	**1.521.538**	**-**	**8.249.598**	**-**	**(2.601.702)**	**7.169.434**	**(11.071.046)**	**6.689.108**	**75.787.496**

Rendiconto finanziario

valori in unità di euro

	2023	2022
Utile/(perdita) di esercizio	**6.689.108**	**6.398.115**
Imposte sul reddito	-	(718.651)
Proventi/(oneri) finanziari	1.579.643	(7.906.728)
Ammortamenti	8.663.372	8.335.404
Minusvalenze/(Plusvalenze) da alienazione	170.089	(13.040)
Accantonamenti e svalutazioni	(343.078)	(711.777)
Variazione delle rimanenze	(142.189)	(52.340)
Variazione dei crediti commerciali	(11.892.453)	2.078.175
Variazione dei debiti commerciali	8.982.401	(4.697.776)
Variazione delle altre passività	(2.662.412)	1.467.076
Variazione delle altre attività	1.635.358	6.846.297
Utilizzi fondi rischi e oneri	(47.983)	(518.336)
Pagamento benefici ai dipendenti	(1.171.931)	(1.449.569)
Variazione dei crediti/debiti per imposte che non generano flussi di cassa	-	585.325
Interessi incassati/(pagati)	(3.437.397)	(2.093.665)
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' OPERATIVA	**8.022.528**	**7.548.510**
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(19.754.223)	(4.373.013)
Investimenti in attività immateriali	(221.996)	(249.221)
Investimenti in partecipazioni	-	(5.000)
Investimenti al lordo dei contributi	**(19.976.219)**	**(4.627.234)**
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	120.500	9.031
Disinvestimenti in attività immateriali	-	-
Disinvestimenti	**120.500**	**9.031**
Contr-Immobili, impianti e macchinari	2.582.456	2.113.992
Contributi	**2.582.456**	**2.113.992**
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO	**(17.273.263)**	**(2.504.211)**
Variazione delle passività del leasing	(3.320.747)	(2.967.142)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(2.622.434)	(4.619.376)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(5.000.000)	(5.000.000)
Variazione delle passività finanziarie	-	-
Dividendi	13.988.293	10.149.868
Variazioni patrimonio netto	-	-
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' FINANZIARIA	**3.045.112**	**(2.436.650)**
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	**(6.205.623)**	**2.607.649**
Disponibilità liquide a inizio periodo	**13.134.245**	**10.526.596**
Disponibilità liquide a fine periodo	**6.928.622**	**13.134.245**

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 11 marzo 2024 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 PricewaterhouseCoopers 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 2023 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 33 - 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 2022. Qualora nell'esercizio corrente sia stata effettuata una diversa classificazione dei dati, ai fini di una migliore comparabilità, sono stati riclassificati anche i dati dell'esercizio corrispondente.

I Prospetti contabili redatti al 31 dicembre 2023 recepiscono le riclassifiche delle voci patrimoniali sulla fiscalità differita. Conseguentemente il relativo saldo sarà esposto al netto e anche i risultati patrimoniali del 2022 sono stati riclassificati nel rispetto del principio della comparabilità. Si rileva inoltre una variazione nello schema di Rendiconto finanziario relativo all'esposizione della variazione delle attività finanziarie.

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 bacini della Regione Umbria per l'espletamento dei Servizi TPL di gomma, ferro e navigazione e 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.

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:	
Macchinarie attrezzature	*10%*
Autobus per lo svolgimento del servizio di TPL	*6,25%*
Autobus da noleggio	*12,5%*
Veicoli ferro	*3,70%*
Navie natanti	*15%*
Altri beni:	
Mobili e arredi	*12%*
Macchine d'ufficio elettroniche	*20%*
Telefoni cellulari	*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 beneficino 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 (immateriale 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 trough other comprehensive income* (FVTOCI)**

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

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

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

complessivo (OCI). Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI vengono riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.
Con riguardo agli strumenti di capitale, rientrati nell'ambito di applicazione dell'IFRS9 si rinvia a quanto riportato nel capitolo "Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni".

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

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

ii. Classificazione e valutazione di Passività finanziarie

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

iii. Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari derivati

Con riferimento agli strumenti derivati la Società si è avvalsa della facoltà di continuare ad applicare l'*hedge accounting* previsto dallo IAS 39, in attesa del completamento da parte dello IASB del progetto sul cd *macro-hedging*, di semplificazione delle operazioni di copertura.
La Società utilizza gli strumenti finanziari derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate a neutralizzare il rischio di variazioni di *fair value* di attività o passività finanziarie riconosciute in bilancio o di impegni contrattualmente definiti (*fair value hedge*) o di variazioni nei flussi di cassa attesi relativamente a operazioni contrattualmente definite o altamente probabili (*cash flow hedge*). L'efficacia delle operazioni di copertura viene documentata e testata sia all'inizio della operazione, che periodicamente (almeno a ogni data di pubblicazione del bilancio o delle situazioni infrannuali), ed è misurata comparando le variazioni di fair value dello strumento di copertura con quelle dell'elemento coperto (dollar offset ratio), o, nel caso di strumenti più complessi, attraverso analisi di tipo statistico fondate sulla variazione del rischio.
Fair value hedge: le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *fair value hedge* e che si qualificano come tali sono rilevate a conto economico, corrispondentemente a quanto fatto con riferimento alle variazioni di *fair value* delle attività o passività coperte attribuibili al rischio coperto attraverso l'operazione di copertura.
Cash flow hedge: le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *cash flow hedge* e che si qualificano come tali vengono rilevate, limitatamente alla sola quota "efficace", nel conto economico complessivo attraverso una specifica riserva di

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

iv. Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

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

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

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

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

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

(*Lifetime* ECL). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in stage 2 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;

- Stage 3: comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di *impairment* alla Data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di default lungo l'intera vita attesa dello strumento.

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

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

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

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

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

Determinazione del *fair value*

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

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

Rimanenze

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

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

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

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

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".

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 2023.

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

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

• Disclosure of Accounting Policies - Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2;

• Definition of Accounting Estimates - Amendments to IAS 8.

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

L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente Relazione.

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.

L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente Relazione.

Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative Information

Il nuovo principio per la contabilizzazione dei contratti assicurativi, omologato con Regolamento 2021/2036 della Commissione Europea, sostituisce l'"interim" standard IFRS 4. L'obiettivo del nuovo principio è quello di garantire che un'entità fornisca informazioni pertinenti che rappresentano fedelmente i diritti e gli obblighi derivanti dai contratti assicurativi emessi. Lo IASB ha sviluppato lo standard per eliminare incongruenze e debolezze delle politiche contabili esistenti, fornendo un quadro unico principle-based per tenere conto di tutti i tipi di contratti di assicurazione, inclusi i contratti di riassicurazione che un assicuratore detiene. Il nuovo principio prevede inoltre dei requisiti di presentazione e di informativa per migliorare la comparabilità tra le entità appartenenti a questo settore. Il nuovo principio non ha determinato impatti significativi sulla presente Relazione.

Amendments to IAS 12 Income taxes: International Tax Reform – Pillar Two Model Rules

In data 23 maggio 2023 è stato pubblicato dallo IASB l'emendamento allo IAS 12 che introduce un'eccezione temporanea alla rilevazione delle imposte differite connesse all'applicazione delle disposizioni del Pillar Two pubblicato dall'OCSE.

Le società possono applicare immediatamente l'eccezione, ma i requisiti di informativa sono richiesti per gli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2023 o successivamente. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente Relazione.

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

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.

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

Per quegli emendamenti, principi e interpretazioni di nuova emissione che non hanno completato l'iter per l'omologazione da parte dell'UE, ma che trattano di fattispecie presenti attualmente o potenzialmente nel Gruppo FS, è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sui bilanci, tenendo in considerazione la decorrenza della loro efficacia. In particolare, tra questi, si segnalano:

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

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. Successivamente, il 31 ottobre 2022 lo IASB ha pubblicato un ulteriore emendamento Non-current Liabilities with Covenants (Amendments to IAS 1) per chiarire come le condizioni che un'entità deve rispettare entro dodici mesi dalla data di bilancio influenzano la classificazione di una passività. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2024.

Amendments to IAS 7 Statement of Cash Flows and IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures: Supplier Finance Arrangements

In data 25 maggio 2023 è stato pubblicato dallo IASB l'emendamento allo IAS 7 che ha l'obiettivo di aggiungere requisiti di informativa e indicazioni all'interno degli obblighi di informativa esistenti, richiedendo alle entità di fornire informazioni qualitative e quantitative sugli accordi di finanziamento dei fornitori. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2024.

Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability

In data 15 agosto 2023 è stato pubblicato dallo IASB l'emendamento allo IAS 21 con l'obiettivo di specificare quando una valuta è scambiabile in un'altra valuta, come determinare il tasso di cambio quando una valuta non è scambiabile in un'altra valuta e in quest'ultimo caso le informazioni da fornire. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2025.

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'invasione russa dell'Ucraina, la situazione macroeconomica e la crisi energetica, l'esacerbarsi della crisi in medio oriente, 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*).

Opzioni di proroga/risoluzione nei contratti di leasing

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

Ammortamenti

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

Fondi rischi e oneri

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

Imposte

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

SETTORI OPERATIVI

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

4. Ricavi delle vendite e delle prestazioni (110.290 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.

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Ricavi da Servizi di Trasporto	**98.869**	**90.031**	**8.837**
Ricavi da mercato	32.002	25.912	6.090
Ricavi da contratti di servizio	66.867	64.120	2.747
Ricavi da servizi diversi	**692**	**589**	**103**
Altri ricavi vendite e prestazioni	**10.729**	**10.338**	**392**
Ricavi da Gestione immobiliare	1.020	971	49
Contributi da Regioni	6.151	6.216	(65)
Ricavi crediti d'imposta	307	-	307
Ristori Covid-19 ex Direzione Toscana	1.513	3.151	(1.638)
Ristori Covid-19 Direzione Umbria	1.738	-	1.738
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	**110.290**	**100.958**	**9.332**

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

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Ricavi da mercato	**32.002**	**25.912**	**6.090**
T.P.L. Gomma	15.487	11.727	3.760
T.P.L. Ferro	7.078	7.630	(552)
Servizi sostitutivi treno	4.552	3.189	1.363
Navigazione	941	891	50
Servizi a Mercato	3.944	2.475	1.469
Ricavi da contratti di servizio	**66.867**	**64.120**	**2.747**
Umbria Gomma	58.716	56.140	2.576
Umbria Ferro	7.438	7.288	150
Umbria Navigazione	713	692	21
Totale Ricavi da servizi di trasporto	**98.869**	**90.031**	**8.837**

La voce presenta un incremento di 8.837 mila euro rispetto al 2022, per effetto dei seguenti fenomeni:

Aumento di 6.090 mila euro dei Ricavi da mercato. Le variazioni sono sostanzialmente dovute a un incremento dei volumi delle vendite dei titoli di viaggio e alla ripresa delle attività. Nello specifico sono relativi a:

- maggiori ricavi per 3.760 mila euro relativi a un aumento degli introiti da titoli di viaggio del servizio di TPL su gomma;
- minori ricavi per 552 mila euro relativi ai servizi da TPL su ferro da ricondurre a una rimodulazione del servizio sulla tratta verso Roma a partire dalla seconda metà dell'esercizio;
- maggiori ricavi per 1.363 mila euro da servizi sostitutivi del treno svolti per conto della Società Busitalia Rail Service;
- maggiori ricavi per 50 mila euro relativi ai servizi di navigazione, sostanzialmente in linea con lo scorso anno;
- maggiori ricavi per 1.469 mila euro nei servizi di noleggio/servizi a mercato.

Incrementi di 2.747 mila euro dei Ricavi da contratti di servizio che fanno riferimento a:

- maggiori ricavi per 2.576 mila euro relativi ai corrispettivi TPL su Gomma per effetto dell'incremento del tasso di inflazione programmata pari al 5.6%;
- maggiori ricavi per 150 mila euro relativi ai corrispettivi aggiuntivi TPL Ferro così come risultante dai PEF;
- maggiori ricavi per 21 mila euro relativi ai corrispettivi della navigazione rimasti sostanzialmente in linea rispetto al 2022.

Il saldo dei "**Ricavi da servizi diversi"** pari a 692 mila euro fa riferimento alla gestione del servizio dei parcheggi in incremento rispetto al 2022 di 103 mila euro del tutto fisiologica.

Il saldo della voce **"Altri Ricavi da vendite e prestazioni"** si attesta a 10.729 mila euro con una variazione in aumento di 392 mila euro rispetto al 2022 e risulta essere composta da:

- 6.151 mila euro relativi ai ricavi per contributi CCNL e oneri malattia dell'esercizio 2023;
- 1.738 mila euro di ristori Covid-19 in considerazione delle attribuzioni effettuate dalla Regione Umbria nel corso del 2023 come da DGR 5167 del 15 maggio 2023;
- 1.513 mila euro di ristori Covid-19 in considerazione delle attribuzioni effettuate dalla Regione Toscana nel corso del 2023 con le delibere n. 26029 del 23 dicembre 2022, n. 8213 del 21 aprile 2023, n. 27497 del 13 dicembre 2023, oltre alle spettanze derivanti dall'esito positivo delle verifiche di sovracompensazione comunicato dalla Regione Toscana il 16 gennaio 2024 con protocollo n. 2024/0089;
- 1.020 mila euro derivanti dalla gestione di spazi pubblicitari e contratti di affitto attivi;
- 307 mila euro relativi alla riclassifica del credito per imposta derivante da contributi per acquisto di gasolio e energia elettrica.

La variazione netta complessiva in aumento di 392 mila euro è principalmente riconducibile alla diversa assegnazione dei contributi per mancati ricavi Covid-19 rispetto al 2022.

In considerazione di quanto sopra riportato l'ammontare dei "**Ricavi delle vendite e delle prestazioni"** si attesta al 31 dicembre 2023 a 100.290 mila euro rispetto ai 100.958 mila euro del 2022.
Di seguito la composizione dei Ricavi derivanti da contratti con i clienti in categorie:

valori in migliaia di euro

	2023	2022
Nazionale	99.560	90.620
Europeo		
Extra UE		
Totale ricavi da contratti con i clienti	**99.560**	**90.620**
Ricavi da mercato	**32.002**	**25.912**
Prodotti del traffico viaggiatori	32.002	25.912
Prodotti del traffico merci		
Ricavi da contratti di servizio	**67.558**	**64.708**

Contratto di Servizio Pub. e altri Contr	1.438	1.850
Ricavi da Regioni	65.429	62.270
Altri ricavi da servizi	691	589
Totale ricavi da contratti con i clienti	**99.560**	**90.620**
Servizi trasferiti in un determinato momento		
Servizi trasferiti nel corso del tempo	99.560	90.620
Totale ricavi da contratti con i clienti		
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	10.729	10.338
TOTALE RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	**100.290**	**100.958**

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

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	**31.12.2022**
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	8.528	4.204
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti"	-	-
Attività da contratto	33.282	28.011
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:

valori in migliaia di euro

	Attività da contratto	**Passività da contratto**
Saldo al 31 dicembre 2022	**28.011**	**-**
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	(22.594)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	27.865	-
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento		
Aggregazioni aziendali		
Altre variazioni		-
Saldo al 31 dicembre 2023	**33.282**	**-**

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

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Obblighi tariffari e di servizio			
per il trasporto viaggiatori	66.867	64.120	2.747
per il trasporto merci	-	-	-
Totale	**66.867**	**64.120**	**2.747**

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 (10.533 mila euro)

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2023	2022	variazioni
Proventi e prestazioni diverse	10.521	9.571	950
Rimborsi dal personale	4	4	-
Plusvalenze ordinarie	8	22	(14)
Altri Proventi	**10.533**	**9.597**	**936**

Di seguito la disaggregazione delle voci per categoria:

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Corrispettivi Minimetro e mobilità alternativa	3.687	4.168	(481)
Rimborsi e recuperi diversi	4	4	-
Riversamenti cariche sociali	205	452	(247)
Indennizzi assicurativi attivi	380	401	(21)
Multe e penalità	183	164	19
Altre prestazioni e proventi diversi	2.333	1.834	499
Service verso controllate	3.733	2.552	1.181
Plusvalenze ordinarie	8	22	(14)
Totale	**10.533**	**9.597**	**936**

La voce **"Altri proventi"** si attesta a 10.533 mila euro al 31 dicembre 2023 con una variazione in aumento di 936 mila euro determinata principalmente dai proventi e prestazione diverse, per i seguenti fattori:

- Diminuzione di 481 mila euro nei corrispettivi riferiti al contratto di mobilità alternativa di Spoleto per effetto di minori costi nel relativo servizio di gestione;
- Diminuzione di 247 mila euro nella voce "riversamenti cariche sociali" nei confronti delle società controllate;
- Aumento di 499 mila euro per lavori svolti dalla Società per conto del Comune di Spoleto;

- Aumento di 1.181 mila euro dei Service infragruppo per effetto della stipula dei contratti di competenza dell'esercizio in corso oltre alla rilevazione dei conguagli 2022;
- Diminuzione di 16 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 (59.855 mila euro)

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

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
· Salari e stipendi	43.089	40.589	2.500
· Oneri sociali	12.993	12.146	847
· Altri costi del personale a ruolo	(1.150)	(924)	(226)
· Trattamento di fine rapporto	2.713	2.703	10
· Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	(22)	(373)	351
Personale a ruolo	**57.623**	**54.141**	**3.482**
· Salari e stipendi	-	30	(30)
· Oneri sociali	5	5	-
Personale Autonomo e Collaborazioni	**5**	**35**	**(30)**
· Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	540	923	(383)
· Altri costi collegati al personale	1.687	1.398	289
Altri costi	**2.227**	**2.321**	**(94)**
Totale	**59.855**	**56.497**	**3.358**

Il **Costo del personale** è in aumento di 3.358 mila euro rispetto all'esercizio precedente in relazione alla graduale ripresa delle attività che ha generato una variazione direttamente proporzionale al maggior fabbisogno di personale.
Di seguito i dettagli legati alle variazioni del **Personale a ruolo** (+ 3.482 mila euro):

Incremento delle competenze fisse e variabili per complessivi 3.131 mila euro connesse alle seguenti variabili:

a) Incremento di circa 1.619 mila euro delle competenze fisse per effetto della variazione in aumento delle consistenze medie di personale pari a 39,25 unità;
b) Incremento di circa 1.311 mila euro delle competenze variabili relative a straordinari, accessorie e trasferte per incremento delle esigenze di servizio a seguito della ripresa delle attività oltre a incrementi contrattuali da CCNL registrati dalla metà dell'esercizio 2022;
c) Variazione in aumento di 201 mila nel fondo ferie non godute.

La variazione della voce "personale a ruolo accantonamenti e rilasci" di 351 mila euro fa riferimento ai minori rilasci dei fondi per rischi verso il personale rispetto all'esercizio precedente.

La variazione del costo del **Personale Autonomo e collaborazioni** (-30 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** (- 94 mila euro):

a) Variazioni in diminuzione dei costi per somministrati pari a 383 mila euro dei "costi per distacchi passivi e costi di collaboratori e interinali" per effetto delle assunzioni di personale intervenute nel periodo.
b) Variazioni complessive in aumento dei costi relativi ai ticket, mense, vestiario, formazione e prestazioni sanitarie pari a 289 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 2022:

	2023	2022	Variazione
Personale			
Dirigenti	17	15	2
Quadri e Impiegati	175	167	8
Operatori d'esercizio/Operai	1.017	1.040	(23)
Totale personale	**1.209**	**1.222**	**(13)**
Consistenze medie	**1.206,83**	**1.167,58**	**39,25**

7. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (14.426 mila euro)

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Materiali e materie di consumo	1.082	1.167	(85)
Energia elettrica e combustibili per la trazione	13.344	14.725	(1.381)
Totale	**14.426**	**15.892**	**(1.466)**

Il costo delle "materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" si attesta a 14.426 mila euro e fa riferimento principalmente al costo dei combustibili per trazione ed energia elettrica che si attestano a 13.344 mila euro con un decremento di 1.381 mila euro determinato principalmente dal decremento 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 (27.998 mila euro)

Al 31 dicembre 2023 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:

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Altre prestazioni collegate al trasporto	89	487	(398)
Pedaggio	1.008	760	248
Prestazioni per il trasporto	**1.097**	**1.247**	**(150)**
Serv. pulizia ed altri serv. Appaltati	1.773	2.417	(644)
Manutenzioni e rip beni immob e mobili	12.042	11.972	70
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	**13.815**	**14.389**	**(574)**
Servizi immobiliari e utenze	**1.749**	**2.621**	**(872)**
Servizi amministrativi ed informatici	**699**	**380**	**319**
Spese per comunicazione esterna e costi diversi	**11**	**4**	**7**
Costi per godimento beni di terzi	**1.013**	**1.151**	**(138)**
Prestazioni professionali e consulenze	756	650	106
Costi comuni di Gruppo	123	16	107
Assicurazioni	2.294	2.544	(250)
Provvigioni alle agenzie	383	422	(39)
Altro	6.058	7.201	(1.143)
Diversi	**9.614**	**10.833**	**(1.219)**
Totale	**27.998**	**30.624**	**(2.626)**

La voce "Costi per servizi" si attesta a 27.998 mila euro al 31 dicembre 2023 con una variazione complessiva in diminuzione di 2.626 mila euro rispetto all'esercizio precedente in particolare si rilevano:

- 398 mila euro di decremento nei costi per servizi sostitutivi in seguito al trasferimento di alcuni contratti di sub-affido alle Società consortili;
- 248 mila euro di incremento nei costi per pedaggi per utilizzo delle infrastrutture ferroviarie di gruppo.
- 644 mila euro di decremento nei costi per pulizie e altri servizi appaltati principalmente legati a migliori condizioni contrattuali;
- 872 mila euro di decremento nei costi per servizi immobiliari e utenze in considerazione della riduzione del costo medio unitario delle materie prime, principalmente dell'energia elettrica e gas;
- 319 mila euro di incremento dovuto principalmente ai costi per servizi informatici resi per il 2023 sia dalla Capogruppo che dalla Società FS Technology S.p.A.;
- 1.143 mila euro di decrementi di altri costi per effetto principalmente del decremento di costi per i servizi resi dalla Holding Ferrovie dello Stato Italiane per l'esercizio 2023;
- 135 mila euro di decremento quale variazione netta complessiva nelle altre voci.

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

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Canoni di locazione, oneri condom. e Imposta di registro	939	725	214
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	376	409	(33)
Noleggio materiale informatico	154	447	(293)
Storno canoni locaz. Oneri cond. IFRS 16 Gruppo	(456)	(430)	(26)
Totale Costi per godimento beni di terzi	**1.013**	**1.151**	**(138)**

Come si nota dal dettaglio sopra, la voce "costi per godimento beni di terzi" registra un decremento di 138 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 (1.707 mila euro)

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

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Altri costi	335	430	(95)
Minusvalenze	178	9	169
Oneri di gestione Pool da aziende di trasporto	123	433	(310)
Accantonamenti e rilasci	-	955	(955)
Imposte tasse e tributi locali	1.071	1.071	(-)
Totale	**1.707**	**2.898**	**(1.191)**

La voce "Altri costi operativi" si attesta a 1.707 mila euro, in diminuzione rispetto allo scorso esercizio, per 1.191 mila euro dovuta a:

- decremento di 310 mila euro negli oneri di gestione generati dalla rendicontazione annuale dei costi e dei ricavi delle società consortile dell'ex Ramo Toscana;
- decremento di 955 mila nella voce "accantonamenti e rilasci" derivante dagli accantonamenti effettuati nel 2022 per rischi contrattuali verso terzi e per penale AGCM;
- incremento di 169 mila euro nei costi per minusvalenze da alienazione cespiti effettuate nel corso dell'esercizio;
- decremento di 95 mila euro nette nelle voci residuali.

10. Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti (8.663 mila euro)

La voce è di seguito dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Ammortamento attività immateriali	290	412	(122)
Ammortamento attività materiali	5.703	5.129	574
Ammortamento IFRS 16	2.670	2.794	(124)
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari			
Svalutazione delle attività immateriali			
Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie	-	(1.464)	1.464
Accantonamenti			
Totale	**8.663**	**6.871**	**1.792**

Gli Ammortamenti delle attività materiali e immateriali si attestano complessivamente a 8.663 mila euro al 31 dicembre 2023 con una variazione in aumento di 1.792 mila euro rispetto all'esercizio precedente, determinata per 452 mila euro dalla variazione netta degli ammortamenti delle attività materiali (+574 mila euro strettamente connesse agli autobus entrati in esercizio nel corso del 2023) e immateriali (-122 mila euro) oltre alla variazione degli ammortamenti calcolati in applicazione dell'IFRS 16 (124) mila euro derivante principalmente dall'effetto *remeasurment* derivante dal rinnovo della durata dei contratti di affitto. Non si rilevano per il 2023 rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie.

11. Proventi finanziari (14.309 mila euro)

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Proventi finanziari diversi	321	40	281
Dividendi	13.988	10.150	3.838
Rivalutazioni di attività finanziarie			
Totale	**14.309**	**10.190**	**4.119**

Il saldo della voce si attesta a 14.309 mila euro al 31 dicembre 2023 con una variazione in aumento di 4.119 mila euro dovuta a un incremento di 3.838 mila euro connesso all'ammontare dei dividendi deliberati dalle società controllate ATAF Gestioni e Busitalia Rail Service con riferimento al risultato dell'esercizio precedente, e per 281 mila euro determinata dall'incremento degli interessi attivi su conto corrente intersocietario verso la Capogruppo, a fronte dell'incremento dei tassi di interesse.

12. Oneri finanziari (15.792 mila euro)

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Oneri finanziari su debiti	3.537	1.827	1.710
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti IAS 19	342	179	163
Oneri finanziari su leasing IFRS16	1.192	136	1.056
Oneri finanziari diversi	221	141	80
Svalutazioni di attività finanziarie	10.500	-	10.500
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci			
Totale	**15.792**	**2.283**	**13.509**

Gli "Oneri finanziari" si attestano a 15.792 mila euro al 31 dicembre 2023 con una variazione in aumento rispetto al 2022 di 13.509 mila euro determinata principalmente dai seguenti fattori:

- svalutazioni per 10.500 mila euro effettuate a seguito delle risultanze del test di impairment effettuato sul valore della partecipazione della Società Busitalia Campania. In particolare si rilevano 5.900 mila euro di svalutazione della partecipazione oltre a 4.600 mila euro di accantonamento a "fondo rischi su partecipazione" quale valore stimato per la copertura delle perdite e l'aumento di capitale necessario a riportare la Società ad un Patrimonio netto pari al minimo legale. Per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo delle partecipazioni;
- incremento per 1.710 mila euro degli oneri finanziari su debiti 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;

- incremento pari a 1.056 mila euro degli oneri finanziari su leasing relative agli impatti finanziari dell'IFRS16. Tale aumento è dovuto ai *remeasurement* relativi ai rinnovi di contratti di locazione in essere;
- incremento pari a 163 mila euro degli oneri finanziari per benefici ai dipendenti in applicazione dello IAS 19 legato agli effetti attuariali (Interest cost).

13. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate (0 mila euro).

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

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
IRAP	-	(391)	391
IRES	-	-	-
Proventi da adesione cons.fiscale	-	-	-
Imposte differite e anticipate	-	-	-
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	-	(328)	328
Imposte accantonamenti e rilasci	-	-	-
Totale	**-**	**(719)**	**719**

La Società partecipa al Consolidato Fiscale Nazionale ex art. 117 e segg. TUIR con la controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. Nel periodo d'imposta 2023 la Società, seppur abbia conseguito un reddito fiscale positivo, tramite l'utilizzo di perdite fiscali e dell'eccedenza ACE pregresse ha abbattuto integralmente l'imponibile fiscale ai fini IRES. L'eccedenza ACE non utilizzata è stata convertita, ai sensi del D.L. 91/2014, fino all'azzeramento dell'IRAP corrente.

Non si rilevano pertanto imposte correnti, né imposte differite, anticipate e rettifiche di imposte degli esercizi precedenti nel periodo d'imposta 2023.

Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

valori in migliaia di euro

	2023		2022	
	€	%	€	%
Utile dell'esercizio	11.298		6.398	
Totale imposta sul reddito	-		719	
Utile ante imposte	11.298		5.679	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		24%		24%
Minori imposte				
Plusvalenze da partecipazioni	-		-	
Dividendi da partecipazioni	(9.642)		(13.289)	
Contributi COVID-19	(2.358)		(5.765)	
Rimborso accisa gasolio autotrazione	(1.291)		(225)	
Altre variazioni in diminuzione	(478)		(775)	
Maggiori imposte				
Svalutazioni partecipazioni	5.900		-	
Accantonamenti ai fondi	-		954	
Svalutazioni e amm.non deducibili	508		560	
Altre variazioni in aumento	692		1.632	
Totale imponibile IRES	-		-	
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	-		-	
IRAP	-		391	

Imposte estere	-	-
Differenza su stima imposte anni precedenti	-	-
Totale fiscalità differita	-	-
Altro	-	328
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	-	719

14. Immobili, impianti e macchinari (75.432 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 2023 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	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
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)
Consistenza al 1.1.2022	**7.072**	**34.665**	**-**	**387**	**9.366**	**51.491**
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	-	-	-	-	-	-
Totale variazioni	**-2.800**	**2.634**	**-**	**17**	**-5.342**	**-5.492**
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)
Consistenza al 31.12.2022	**4.272**	**37.281**	**-**	**404**	**4.024**	**45.981**
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)
Consistenza al 1.1.2023	**4.272**	**37.281**	**-**	**404**	**4.024**	**45.981**
Investimenti	-	-	-	-	19.754	19.754
Passaggi in esercizio	-	15.606	-	165	(15.771)	-
Ammortamenti	(2.700)	(5.369)	-	(151)	-	(8.221)
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-
Differenze di cambio	-	-	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni	-	(291)	-	-	-	(291)
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	-	-	-	-	-	-
Incrementi dei contributi nel periodo	-	(2.582)	-	-	-	(2.582)
Altre Riclassifiche	-	-	-	-	86	86
Altre movimentazioni	20.705	-	-	-	-	20.705
Totale variazioni	**18.005**	**7.364**	**-**	**13**	**4.069**	**29.451**
Costo storico	25.087	126.613	-	8.509	8.093	168.302
Ammortamenti e perdite di valore	(2.810)	(64.677)	-	(8.091)	-	(75.578)
Contributi	-	(17.292)	-	-	-	(17.292)
Consistenza al 31.12.2023	**22.277**	**44.644**	**-**	**418**	**8.093**	**75.432**

La voce accoglie i diritti di uso oggetto di leasing come meglio specificato alla nota 16 "Diritti di utilizzo beni in leasing".

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

Al 31 dicembre 2023 la voce "Immobili, impianti e macchinari" non risulta gravata da ipoteche o privilegi.

Al 31 dicembre 2023 la voce "Immobili, impianti e macchinari" si attesta a 75.432 mila euro registrando un incremento netto di circa 29.451 mila euro. Come rappresentato nella tabella sopra riportata la variazione è stata determinata principalmente dai seguenti fattori:

i) Investimenti complessivi per 19.754 mila euro relativi principalmente all'acquisto di n. 94 nuovi autobus, di cui 55 (precisamente n.13 Crossway, n.26 Citaro, n.8 Sprinter, n.8 Vectio) acquistati nel corso del 2023 comprensivi di tutti gli allestimenti e sistemi informativi di bordo (per 11.582 mila euro) ed entrati in esercizio nel 2023 e n.39 Intouro (per 8.172 mila euro) non ancora entrati in esercizio in quanto consegnati nel mese di dicembre 2023.

ii) Ammortamenti netti di periodo pari a 8.221 mila euro, comprensivi dei diritti d'uso derivanti dall'adozione dell'IFRS 16.

iii) Alienazioni e dismissioni per 291 mila euro.

iv) Si registra un aumento dei contributi dalla Regione Toscana per euro 2.582 mila euro.

v) Riclassifiche per 86 mila euro dalle attività immateriali.

vi) Altre variazioni pari a 20.705 mila euro che riguardano all'applicazione dell'IFRS16. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 16.

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	786
AUTOBUS DI LINEA	11.676
MACCHINE ELETTRONICHE	-
Totale complessivo	**12.462**

15. Investimenti immobiliari (3.437 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	-	(5.388)	(5.388)
Contributi	-	(2.336)	(2.336)
Fondo Svalutazione	-	-	-
Consistenza al 31.12.2022	**-**	**3.590**	**3.590**
Variazioni dell'esercizio			
Investimenti	-	-	-
Ammortamento	-	(153)	(153)
Totale variazioni	**-**	**(153)**	**(153)**
Costo	-	11.314	11.314

Fondo Ammortamento	-	(5.541)	(5.541)
Contributi		(2.336)	(2.336)
Fondo Svalutazione	-	-	-
Consistenza al 31.12.2023	**-**	**3.437**	**3.437**

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 ad 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 del 31 dicembre 2022 si evidenzia una variazione in diminuzione determinata esclusivamente dall'ammortamento netto di periodo pari 153 mila euro.

Non si rilevano cambiamenti dell'uso degli immobili.

Lessor

La tabella seguente mostra l'analisi delle scadenze relativa ai pagamenti da ricevere nei prossimi anni per i beni concessi dalla società in leasing operativo:

valori in migliaia di euro

	Entro l'esercizio	Tra 1 – 2 esercizi	Tra 2-3 esercizi	Tra 3-4 esercizi	Tra 4-5 esercizi	Oltre cinque esercizi	TOTALE
Pagamenti da ricevere per leasing operativi non attualizzati	592	592	592	592	592	1.183	4.142

I proventi da locazioni per un importo pari rispettivamente a 592 mila euro, sono iscritti nella voce Altri ricavi delle vendite e prestazioni.

16. Diritto di utilizzo beni in leasing (22.244 mila euro)

Lessee

Nella seguente tabella viene esposta la movimentazione del diritto d'uso nel corso del 2023:

	Diritti d'uso terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	**Diritti d'uso impianti e macchinari**	**Diritti d'uso attrezzatura industriale e commerciale**	**Diritti d'uso altri beni**	**Diritti d'uso immobilizzazioni in corso e acconti**	**Totale**
Costo storico	14.410	-	-	-	-	14.410
Ammortamenti e perdite di valore	(7.408)	-	-	-	-	(7.408)
Consistenza al 1.1.2022	**7.002**	**-**	**-**	**-**	**-**	**7.002**
Acquisizione per nuovi contratti	-	-	-	-	-	-
Ammortamenti	(2.794)	-	-	-	-	(2.794)
Differenze di Cambio	-	-	-	-	-	-
Cessazioni contrattuali	-	-	-	-	-	-
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-
Riclassifiche	-	-	-	-	-	-
Totale variazioni	**(2.794)**	**-**	**-**	**-**	**-**	**(2.794)**
Costo storico	14.410	-	-	-	-	14.410
Ammortamenti e perdite di valore	(10.202)	-	-	-	-	(10.202)
Consistenza al 31.12.2022	**4.208**	**-**	**-**	**-**	**-**	**4.208**

Costo storico	14.410	-	-	-	-	14.410
Ammortamenti e perdite di valore	(10.201)	-	-	-	-	(10.201)
Consistenza al 1.1.2023	**4.208**	**-**	**-**	**-**	**-**	**4.208**
Acquisizione per nuovi contratti	-	-	-	-	-	-
Ammortamenti	(2.670)	-	-	-	-	(2.670)
Cessazioni contrattuali	-	-	-	-	-	-
Altri movimenti	20.705	-	-	-	-	20.705
Totale variazioni	**18.036**	**-**	**-**	**-**	**-**	**18.036**
Costo storico	24.897	-	-	-	-	24.897
Ammortamenti e perdite di valore	(2.653)	-	-	-	-	(2.653)
Consistenza al 31.12.2023	**22.244**	**-**	**-**	**-**	**-**	**22.244**

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 dicembre 2023 complessivamente a 22.244 mila euro, con una variazione in aumento di circa 18.036 mila euro rispetto all'esercizio precedente, dovuta ai *remeasurement* relativi ai rinnovi di contratti in essere in particolare quello dell'immobile dove ha la sede secondaria la Società pari a 20.705 milioni di euro al netto dell'effetto dell'ammortamento complessivo di periodo per 2.670 mila euro.

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

valori in migliaia di euro

Movimentazione delle passività per leasing	**2023**
Passività del leasing al 1° gennaio	**4.257**
Iscrizione dei nuovi diritti d'uso	-
Rilevazione oneri finanziari	1.192
Pagamenti	3.321
Altre variazioni	20.705
Passività del leasing al 31 dicembre	**22.833**

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

valori in migliaia di euro

Impatti a conto economico	**2023**
Ammortamento dei diritti d'uso	2.670
Interessi passivi sulle passività del leasing	1.192
Costi relativi a leasing non in scope IFRS 16	859
Totale impatti a conto economico	**4.721**

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

La tabella riporta i pagamenti potenziali futuri:

valori in migliaia di euro

	Passività del leasing rilevate	Pagamenti potenziali futuri per i leasing	Tasso storico di esercizio delle opzioni di proroga/risoluzione
	22.833	-	-

17. Attività immateriali (11.141 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	-	-	6.164	22	-	18.358	**24.544**
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(5.579)	-	-	(7.507)	**(13.086)**
Contributi	-	-	-	-	-	-	**-**
Consistenza al 31.12.2021	**-**	**-**	**585**	**22**	**-**	**10.851**	**11.458**
Investimenti	-	-	-	249	-	-	**249**
Passaggi in esercizio	-	-	229	(229)	-	-	**-**
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-	**-**
Ammortamenti	-	-	(412)	-	-	-	**(412)**
Totale variazioni	**-**	**-**	**(183)**	**20**	**-**	**-**	**(163)**
Costo storico	-	-	6.393	42	-	18.358	**24.793**
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(5.991)	-	-	(7.507)	**(13.498)**
Contributi	-	-	-	-	-	-	**-**
Consistenza al 31.12.2022	**-**	**-**	**402**	**42**	**-**	**10.851**	**11.295**
Investimenti	-	-	-	222	-	-	**222**
Passaggi in esercizio	-	-	143	(143)	-	-	**-**
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-	**-**
Ammortamenti	-	-	(290)	-	-	-	**(290)**
Altre riclassifiche	-	-	-	(86)	-	-	**(86)**
Totale variazioni	**-**	**-**	**(147)**	**(7)**	**-**	**-**	**(153)**
Costo storico	-	-	6.536	35	-	10.851	**17.422**
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(6.281)	-	-	-	**(6.281)**
Contributi	-	-	-	-	-	-	-
Consistenza al 31.12.2023	**-**	**-**	**255**	**35**	**-**	**10.851**	**11.141**

Non si rilevano oneri finanziari capitalizzati relativi alla voce "Attività immateriali" per l'anno 2023.

Le "attività immateriali" si attestano, al 31 dicembre 2023, a 11.141 mila euro registrando una variazione in diminuzione di 153 mila euro, determinata dai seguenti fattori:

i) investimenti realizzati nel periodo di 222 mila euro, principalmente legati agli sviluppi del *software* aziendale integrato Board oltre a sviluppi del Software utilizzato per la rendicontazione dei Ricavi da mercato;

ii) ammortamenti netti di periodo pari a 290 mila euro.

iii) Riclassifiche per 86 mila euro per voci riclassificate nelle attività materiali.

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	6,23%	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 2024-2033 considerando un periodo temporale di 3 anni (2024-2026) con un terminal value corrispondente al valore del capitale investito netto dell'ultimo anno, ipotizzando quindi il trasferimento al subentrante nell'esercizio 2027.

Il tasso di attualizzazione utilizzato è stato il "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*), pari a 6,23% e non è stato applicato un *g-rate*. Dall'esecuzione del test non sono emerse perdite di valore per la CGU.

18. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite (404 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 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

valori in migliaia di euro

	31.12.2022	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr. (Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2023
Perdite fiscalmente riportabili	-	-	-	-	-
Altre partite	862	-	62	-	924
Attività per imposte anticipate	**862**	**-**	**62**	**-**	**924**
Differenze su immobilizzazioni attività finanziarie	(520)	-	-	-	(520)
Passività per imposte differite	**(520)**	**-**	**-**	**-**	**(520)**
SALDO NETTO	**342**				**404**

Le attività per imposte anticipate presentano una movimentazione di 62 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 2023 sulle passività per imposte differite.

19. Partecipazioni (36.419 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 2023 e 2022.

valori in migliaia di euro

	Valore netto 31.12.2023	Valore netto 31.12.2022	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	36.293	42.193	36.298
Imprese collegate	-	-	-
Imprese a controllo congiunto	-	-	-
Altre imprese	127	127	-
TOTALE	**36.419**	**42.319**	**36.298**

La voce è pari a 36.419 mila euro, in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 5.900 mila euro per effetto della svalutazione della partecipazione di Busitalia Campania. La tabella sotto riporta il dettaglio dei movimenti dell'esercizio.

valori in migliaia di euro

	Valore Netto	Movimenti dell'esercizio			Valore Netto	
	31.12.2021	Acquisizioni/sottocrizioni	Alienazioni/rimborsi	Svalutazioni/ripristini di valore	31.12.2022	Fondo svaltazione cumulato
Partecipazioni in imprese controllate	**42.193**				**42.193**	**(30.398)**
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)
Altre imprese	**121**	-	-	-	**127**	
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	-

	Valore Netto 31.12.2022	Movimenti dell'esercizio: Acquisizioni/sottocrizioni	Alienazioni/rimborsi	Svalutazioni/ripristini di valore	Valore Netto 31.12.2023	Fondo svaltazione cumulato
Partecipazioni in imprese controllate	**42.193**				**36.293**	**(36.298)**
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)	-	(5.900)
QBUZZ MOBILITY SERVICES	59	-	-	-	59	-
QBUZZ	6.442	-	-	-	6.442	(30.398)
Altre imprese	**127**	-	-	-	**127**	
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.

valori in unità di euro	Sede	Capitale sociale	Utile/ (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2023	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2023 (b)	Differenza (a-b)
Partecipazioni in imprese controllate								
ATAF GESTIONI SRL	Firenze	5.927.480	4.697.907	19.392.868	70%	13.575.008	9.087.830	4.487.178
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	Roma	3.497.788	6.113.313	10.528.963	100%	10.528.963	3.497.788	7.031.175
SAVIT SRL	Perugia	1.000.000	68.531	1.154.295	100%	1.154.295	1.030.677	123.618
BUSITALIA VENETO	Padova	20.500.000	2.708.065	4.149.466	78,90%	3.273.929	16.175.000	(12.901.071)
BUSITALIA CAMPANIA SPA	Salerno	5.900.000	(9.062.752)	(9.718.328)	100%	(9.718.328)	-	(9.718.328)
QBUZZ B.V.	Amersfoort	400.000	773.431	1.954.767	100%	1.954.767	6.442.202	(4.487.435)
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: il Patrimonio netto della Società, come si evince dalla tabella sopra riportata, è negativo risentendo delle perdite realizzate negli ultimi tre esercizi, e principalmente alla chiusura del bilancio al 31 dicembre 2023, in cui ha realizzato una perdita d'esercizio pari a 9.062 mila euro (che include la svalutazione dell'Avviamento di 2.410 mila di euro). Tale risultato riduce il patrimonio della Società che si attesta ad un valore negativo, pari a (9.718) mila euro integrando così

la fattispecie di cui all'art. 2447 del codice civile. Si segnala che per le perdite realizzate nell'esercizio 2021 di 3.051 mila euro e per 2.261 mila euro realizzata nell'esercizio 2022 Busitalia si è avvalsa dei benefici dei cui all'art. 6 del DL n. 23 dell'08 aprile 2020 (cd "Decreto Liquidità), per effetto delle rispettive estensioni di legge. Tuttavia, dal punto di vista patrimoniale, anche considerando il beneficio derivante dalla sterilizzazione delle perdite (cd Decreto Liquidità) la controllata continua a presentare un valore del Patrimonio netto negativo (per euro 4.406 mila euro), configurandosi così la fattispecie di cui all'art. 2447 del Codice civile.

A tal proposito, Busitalia Sita Nord è intervenuta ed in data 11 marzo 2024 ha rappresentando l'intenzione e l'impegno di dare il necessario supporto finanziario e patrimoniale alla controllata e ha confermato l'intenzione e l'impegno, in sede di assemblea della controllata, di proporre la copertura delle perdite realizzate (al netto di quelle sterilizzate) pari a 4.406 mila euro e l'aumento del capitale sociale ai minimi di legge al fine di uscire dalla fattispecie di cui all'art. 2447 del Codice civile (per un importo di 50 mila euro). Preme evidenziare che 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 sono emerse perdite durevoli di valore. Conseguentemente Busitalia Sita Nord ha rilevato alla chiusura del bilancio 2023 oltre alla svalutazione totale del valore della partecipazione anche la costituzione di un "fondo rischi su partecipazioni" per un importo pari alla stima dell'aumento di capitale sociale.

Il test, con riferimento alla partecipazione, è stato effettuato confrontando il valore di carico della partecipazione con l'E*quity Value*. L'*Equity Value* è stato determinato come l'*Enterprise Value* al netto della posizione finanziaria netta.

Il tasso di attualizzazione dei flussi di cassa attesi utilizzato per gli esercizi di *impairment*, "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*), è pari a 6,25% e non è stato applicato un *g-rate*. 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 2024-2033, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 11 marzo 2024.

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 degli esercizi 2021 e 2022, per complessivi 21.188 mila euro. Tuttavia, poiché la società ha beneficiato della sterilizzazione delle perdite emerse negli esercizi 2021 e 2022, non trovano applicazione le disposizioni di cui all'art. 2446 del Codice civile.

La Società ha comunque 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 del confronto tra il valore di carico della partecipazione con l'E*quity Value*. L'*Equity Value* è stato determinato come l'*Enterprise Value* al netto della posizione finanziaria netta. Il tasso di attualizzazione dei flussi di cassa attesi utilizzato per gli esercizi di *impairment*, "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*), è pari a 6,04% e non è stato applicato un *g-rate*. 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 2024-2033, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 29 febbraio 2024 nel quale è previsto il recupero delle perdite sterilizzate nel 2027.

QBUZZ B.V.: 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 degli esercizi precedenti ed in particolare al 31 dicembre 2022, anno in cui realizzò una perdita d'esercizio pari a 2.165 mila euro.

Nel corso del 2023 la Società controllata ha confermato le aspettative e il risultato di chiusura si è attestato a 773 mila euro confermando i risultati previsionali di budget e di riprevisioni.
Inoltre non si sono verificati nel corso del 2023 eventi che facciano venire meno i presupposti del business plan.
Peraltro nel mese di luglio 2023 è addivenuta ad aggiudicazione la gara Zuid Holland North con un fatturato 170 mln di euro con avvio di concessione nel mese di dicembre 2024. La Società ha inoltre presentato l'offerta nel mese di luglio 2023 di Fryslân, la cui concessione è stata aggiudicata ed è previsto un fatturato di 100 mln e il relativo avvio della concessione è nel mese di dicembre 2024.
La Società pertanto sta proseguendo nella crescita, con risultati che confermato le aspettative e pertanto in assenza di indicatori di perdita di valore Busitalia non ha effettuato il test di impairment anche alla luce del relativo andamento prospettico di piano.

20. Attività finanziarie non correnti e correnti (6.925 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								
	31.12.2023			31.12.2022			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie detenute sino a scadenza									
Attività finanziarie designate al fair value rilevato a conto economico									
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		6.937	**6.937**		13.137	**13.137**		(6.200)	**(6.200)**
Valore lordo attività finanziarie		**6.937**	**6.937**		**13.137**	**13.137**		**(6.200)**	**(6.200)**
Fondo svalutazione		**12**	**12**		**12**	**12**		**-**	**-**
Totale attività finanziarie		**6.925**	**6.925**		**13.125**	**13.125**		**(6.200)**	**(6.200)**

Le **attività finanziarie correnti,** pari complessivamente a 6.925 mila euro al 31 dicembre 2023 fanno riferimento al saldo del conto corrente intersocietario con la Holding Ferrovie dello Stato Italiane.

21. Altre attività non correnti e correnti (13.450 mila euro)

Tale voce è così composta:

valori in migliaia di euro

	31.12.2023			31.12.2022			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	-	750	**750**	-	3.471	**3.471**	-	(2.721)	(2.721)
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	-	3.859	**3.859**	-	5.119	**5.119**	-	(1.260)	(1.260)
Debitori diversi e ratei/risconti	322	9.435	**9.757**	322	7.090	**7.411**	-	2.345	2.346
Valore lordo altre attività	**322**	**14.044**	**14.366**	**322**	**15.679**	**16.001**	**-**	(1.636)	(1.635)
Fondo svalutazione	-	916	916	-	916	916	-	-	-
Totale altre attività	**322**	**13.128**	**13.450**	**322**	**14.763**	**15.085**	**-**	**(1.636)**	**(1.635)**

La voce "**Altri crediti verso società del gruppo"** si attesta a 750 mila euro con una variazione in diminuzione pari a 2.721 mila euro dovuta principalmente alla riclassifica del credito per consolidato fiscale verso la Controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. dagli altri crediti verso società del gruppo, ai debitori diversi per 2.923 mila euro circa, oltre ad un incremento 202 mila euro di variazioni non rilevanti dovuti all'ordinaria gestione di fatturazione ed incassi.

La voce **"Debitori diversi e ratei/risconti"** si attesta complessivamente a 9.757 mila euro, di cui 9.435 mila euro sono correnti, e presenta una variazione in aumento di 2.345 euro circa rispetto all'esercizio precedente, determinata come segue:

- Incremento di 2.923 mila euro circa per la riclassifica del credito per consolidato fiscale verso la Controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. dagli altri crediti verso società del gruppo, ai debitori diversi.
- Decremento di 793 mila euro di altri crediti tributari a fronte dell'utilizzo in compensazione dei crediti di imposta accise per autotrazione rilevato in esercizi precedenti.
- Ulteriori variazioni nette residuali in aumento per 215 mila euro.

I crediti inclusi nella voce **"Altre Amministrazioni dello Stato"** si attestano a 3.859 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.

Rispetto al 2022 tale voce ha subito una variazione in diminuzione per 1.260 mila euro dovuti a:

- Incremento di 433 mila euro per effetto di crediti per Contributi Covid-19 ancora da incassare.
- Diminuzione di 1.169 mila euro per effetto dei contributi sul CCNL, e precisamente:
    - Decremento di 7.320 mila euro per incassi dei contributi sul CCNL per gli anni precedenti.
    - Incremento per 6.151 mila euro per gli accertamenti del saldo dei contributi sui CCNL e onere malattia competenza 2023.
- Diminuzione di 234 mila euro per il rimborso poste pagate in anni precedenti.
- Diminuzione di 290 mila per effetto di incassi dei contributi dalla Regione Umbria a titolo di Bonus Trasporti.

Il "**Fondo svalutazione**" si attesta a 916 mila euro e non si rilevano variazioni rispetto all'esercizio precedente.

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 31.12.2022	Incrementi	Incassi	Decrementi	Riclassifiche	Altre variazioni	Valori al 31.12.2023
In conto esercizio	**5.119**	10.274	(11.300)	-	-	(234)	**3.859**
In conto impianti	-	2.582	(2.582)	-	-	-	**-**
Totale	**5.119**	**12.856**	**(13.882)**	**-**	**-**	**(234)**	**3.859**

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

a. Accertamenti dei ristori Covid-19 per mancati ricavi da traffico per un importo pari a 3.251 mila euro.
b. Accertamenti relativi a contributi per CCNL e Oneri di malattia di competenza dell'esercizio per complessivi 6.151 mila euro.
c. Incrementi relativi al Bonus Trasporti per 871 mila euro.
d. Incassi complessivi per contributi CCNL e Oneri di malattia per 7.320 mila euro.
e. Incassi relativi a Ristori Covid-19 per 2.818 mila euro.
f. Incassi relativi al Bonus Trasporti per 1.161 mila euro.
g. Incremento e incasso nello stesso esercizio dei contributi in c/impianti per 2.582 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

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Nazionali	13.450	15.085	(1.635)
Paesi dell'area euro			
Regno Unito			
Altri paesi europei (UE non Euro)			
Altri paesi europei non UE			
Stati Uniti			
Altri paesi			
Totale	**13.450**	**15.085**	**(1.635)**

22. Rimanenze (2.636 mila euro)

La voce si attesta a 2.637 mila euro sostanzialmente in linea rispetto allo scorso esercizio. Di seguito la composizione:

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.636	2.494	142
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			
Valore lordo Rimanenze	**2.636**	**2.494**	**142**
Fondo svalutazione			
Totale Rimanenze	**2.636**	**2.494**	**142**

La voce risulta esser così composta:

valori in migliaia di euro

Materiali	Valore lordo	Fondo Svalutazione	Valore netto
Carburanti	488	-	488
Ricambi	2.141	-	2.141
Materiale Utilizzo	7	-	7
	2.636	**-**	**2.636**

23. Crediti commerciali (63.405 mila euro)

I crediti commerciali sono così dettagliati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2023			31.12.2022			Variazione		
	Non Corr	Corr	Tot	Non Corr	Corr	Tot	Non Corr	Corr	Tot
Clienti ordinari	-	9.979	**9.979**	-	9.528	**9.528**	-	451	**451**
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	-	-	**-**	-	-	**-**	-	-	**-**
Contratto di Servizio verso le Regioni	-	36.929	**36.929**	-	31.797	**31.797**	-	5.132	**5.132**
Contratto di Servizio verso lo Stato	-	-	**-**	-	-	**-**	-	-	**-**
Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione	-	-	**-**	-	-	**-**	-	-	**-**
Crediti verso società del Gruppo	-	21.197	**21.197**	-	14.887	**14.887**	-	6.310	**6.310**
Altri crediti	-	-	**-**	-	-	**-**	-	-	**-**
Valore lordo crediti commerciali	**-**	**68.105**	**68.105**	**-**	**56.212**	**56.212**	**-**	**11.893**	**11.893**
Fondo svalutazione	-	4.699	4.699	-	4.699	4.699	-	-	-
Totale crediti commerciali	**-**	**63.405**	**63.405**	**-**	**51.513**	**51.513**	**-**	**11.893**	**11.893**

I Crediti commerciali al 31 dicembre 2023 si attestano a 63.405 mila euro con una variazione netta in aumento di 11.893 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 451 mila euro determinata da ordinaria gestione della fatturazione e incassi.

I **"Crediti verso società del Gruppo"** si attestano a 21.197 mila euro con una variazione in aumento di 6.310 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 a

Incremento di 6.535 mila euro verso società controllate come da seguente dettaglio:

- Incremento di 153 mila euro verso ATAF Gestioni S.r.l. principalmente per effetto delle attività di Service.
- Incremento di 1.954 mila di euro verso Busitalia Veneto per effetto del ribaltamento delle attività di service amministrativo e IT dalla controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A e dalla consociata FS Tech.
- Incremento di 3.582 mila euro verso Busitalia Rail Service per effetto principalmente del ribaltamento delle attività di service IT dalla controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A e dalla consociata FS Tech, oltre ad un maggior volume di servizi sostituvi effettuati dalla società nel corso dell'esercizio, oltre alla normale gestione di fatturazione ed incassi.

- Incremento di 627 mila euro verso Busitalia Campania principalmente per effetto del ribaltamento delle attività di service amministrativo e IT dalla controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A e dalla consociata FS Tech.
- Incremento di 219 mila euro per variazioni residuali sulle altre società controllate.

Decremento di 225 mila euro verso le altre società del gruppo per variazioni residuali.

I **"Crediti da Contratto di Servizio verso le Regioni"** si attestano a 36.929 mila euro e fanno riferimento a crediti per contratti di servizio attivi verso gli Enti affidanti, il cui valore risulta in aumento rispetto all'esercizio precedente di 5.132 mila euro, coerentemente con l'aumento dei ricavi (vedere nota 4 per maggiori dettagli) e determinata da ordinaria gestione della fatturazione e incassi.

Il "Fondo Svalutazione" si attesta a 4.699 mila euro, senza variazioni rispetto allo scorso anno.

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

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Nazionali	63.405	51.513	11.892
Paesi dell'area euro			
Regno Unito			
Altri paesi europei (UE non Euro)			
Altri paesi europei non UE			
Stati Uniti			
Altri paesi			
Totale	**63.405**	**51.513**	**11.892**

Tutti i crediti commerciali fanno riferimento a crediti nazionali.

24. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (4 mila euro)

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Depositi bancari e postali			
Assegni	1	4	(3)
Denaro e valori in cassa	3	6	(3)
Conti correnti di tesoreria			
Operazione pronti c/termine			
Altro			
Valore lordo	**4**	**10**	**(6)**
Fondo svalutazione	-	-	-
Totale Disponibilità liquide e altri mezzi equivalenti	**4**	**10**	**(6)**

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

Come dimostra il saldo della voce "Attività finanziarie correnti" la Società 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.

25. Crediti tributari (630 mila euro)

La voce è cosi dettagliata:

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Acconti IRAP	377	377	-
Acconti IRES	253	-	253
Totale	**630**	**377**	**253**

La Società presenta al 31 dicembre 2023 un'esposizione a credito come saldo IRAP derivante dalle dichiarazioni dei redditi dell'esercizio precedente, che non ha subito variazioni rispetto all'esercizio precedente. La variazione in aumento di 253 mila euro è relativa alle ritenute di acconto IRES non cedute alla controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. nell'ambito del consolidato fiscale.

26. Patrimonio netto (75.787 mila euro)

Le variazioni intervenute negli esercizi 2023 e 2022 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 2023, 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 2023 risulta di 1.521 mila euro e non presenta alcuna variazione rispetto all'esercizio precedente.

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 2.602 mila euro e riflette la valutazione attuariale del TFR. Nel corso dell'esercizio 2023 sono stati registrati utili attuariali per benefici ai dipendenti rilevate dalla perizia dell'attuario pari a 257 mila euro al netto dei relativi effetti fiscali pari a circa 62 mila euro.

Utili/(Perdite) portati a nuovo

Le perdite portate a nuovo al 31 dicembre 2023 si attestano a 10.609 mila euro. La variazione (+6.398 mila euro) rispetto all'esercizio precedente è data dalla destinazione dell'utile d'esercizio 2022 a parziale copertura delle perdite portate a

nuovo negli esercizi precedenti, come da delibera assembleare di approvazione della Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2022.

Risultato dell'esercizio

Nello svolgimento della normale attività produttiva dell'esercizio 2023, si è maturato un utile pari a 6.689 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 31.12.2023 (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)
Capitale Sociale	**73.000**	**73.000**						
Riserve di utili:								
Riserva legale	1.521	1.522						
Altre riserve	8.249		8.249					
Utili attuariali per benefici Def. Personale	(2.602)							
Utili (Perdite) a nuovo	(11.071)					6.398		
Utile (perdita) dell'esercizio	6.689		6.689	B				
TOTALE	**75.786**	**74.522**	**14.938**			**6.398**		

A Per aumento di capitale
B Per copertura perdite
C Per distribuzione ai soci

27. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine (51.132 mila euro)

La voce ammonta a 51.132 mila euro ed è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Finanziamenti da soci	14.696	21.969	(7.273)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	22.646	18.270	4.376
Altro			
Totale	**37.342**	**40.239**	**(2.897)**
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	**31.12.2023**	**31.12.2022**	**Variazione**
Finanziamenti da soci (breve termine)	7.273	12.273	(5.000)
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	6.517	6.243	274
Altro (breve termine)			
Totale	**13.790**	**18.516**	**(4.726)**
Totale Finanziamenti	**51.132**	**58.755**	**(7.623)**

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.

La voce ha subito una variazione in diminuzione di 7.623 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuta ai rimborsi effettuati a favore della controllante Ferrovie dello Stato Italiane SpA per un totale complessivo di 12.273 mila euro, relativi

al rimborso totale degli utilizzi linea di credito concessa per far fronte alle normali necessità di gestione del capitale circolante per 5.000 mila euro e al rimborso delle rate scadute nell'anno, e per 7.273 mila euro di decremento dei finanziamenti finalizzati all'acquisizione delle partecipazioni della controllata estera QBuzz BV (il cui debito residuo al 31 dicembre 2023 è pari a 15.819 mila euro, con scadenza prevista nel 2026) e all'aumento del capitale di Busitalia Veneto SpA (il cui debito residuo al 31 dicembre 2023 è pari a 6.150 mila euro, con scadenza prevista nel 2027). Su tali finanziamenti i tassi contrattuali applicati sono pari, rispettivamente, a 1,80% + euribor a 6 mesi e 3,40% + euribor a 6 mesi.

A tali decrementi si contrappongono i maggiori finanziamenti di residuo capitale verso la consociata Fercredit Spa finalizzati all'acquisto degli autobus che, al netto dei rimborsi effettuati nell'esercizio, sono pari a 4.650 mila euro.

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	31.12.2022	Effetto da Rendiconto finanziario	Variazione area	Effetti non monetari			31.12.2023
				Nuovi *leasing*	Riserva CFH	Altro	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(10)	6					(4)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	58.755	(7.623)					51.132
Variazione delle altre attività finanziarie	(13.125)	6.200					(6.925)
Variazione delle altre passività finanziarie	4.257	(3.321)				21.903	22.839
Totale	**49.877**	**(4.738)**				**21.903**	**67.042**

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 2023 confrontata con il 31 dicembre 2022:

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	**9.130**	**6.141**	**2.989**
Conti correnti di tesoreria	(4)	(10)	6
Attività finanziarie correnti	(6.925)	(13.125)	6.200
Finanziamenti da soci	7.273	12.273	(5.000)
Passività finanziarie correnti	2.269	759	1.510
Quote corrente finanziamenti a medio/lungo termine	6.517	6.243	274
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	**57.912**	**43.736**	**14.176**
Finanziamenti da soci	14.696	21.969	(7.273)
Finanziamenti a medio/lungo termine	22.646	18.270	4.376
Passività finanziarie non correnti	20.570	3.498	17.072
Totale complessivo	**67.042**	**49.877**	**17.165**

28. Benefici a dipendenti (9.465 mila euro)

Di seguito il dettaglio della voce

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022
Valore attuale obbligazioni TFR	9.465	10.038
Valore attuale obbligazioni CLC		
Valore attuale obbligazioni Altri benefici ai dipendenti		
Totale valore attuale obbligazioni	**9.465**	**10.038**

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

valori in migliaia di euro

	2023	2022
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	10.038	12.426
Service Costs		
Interest cost (*)	342	179
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	257	(1.166)
- da cambiamenti assunzioni finanziarie	183	(2.086)
- derivanti dall'esperienza	74	920
Anticipi/utilizzi e altre variazioni	(1.172)	(1.401)
Totale obbligazioni a benefici definiti	**9.465**	**10.038**

(*) con rilevazione a Conto Economico

Ipotesi attuariali

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

	2023	2022
Tasso di attualizzazione TFR	2,95%	3,57%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,225%
Tasso di inflazione TFR	2,00%	2,30%
Tasso atteso di *turnover* 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.

Nell'ultima 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%	9.541	-	-
Tasso di inflazione - 0,25%	9.391	-	-
Tasso di attualizzazione +0,25%	9.349	-	-
Tasso di attualizzazione -0,25%	9.585	-	-
Tasso di turnover +1%	9.477	-	-
Tasso di turnover -1%	9.453	-	-
Duration del piano	5,7		
Erogazione 1° anno	1.617		
Erogazione 2° anno	1.366		
Erogazione 3° anno	1.136		
Erogazione 4° anno	417		
Erogazione 5° anno	1.327		

29. Fondi per rischi ed oneri (7.783 mila euro)

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2022 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve:

valori in migliaia di euro

Fondi rischi e oneri	31.12.2022	Acc.nti	Utilizzi	Altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2023
Fondo contenzioso personale	1.172	-	(26)	-	(21)	1.125
Fondo contenzioso fornitori	725	-	-	-	-	725
Fondo bilaterale	1.333	-	-	-	-	1.333
Fondo rischi su partecipazioni	-	4.600	-	-	-	4.600
Totale fondi rischi e oneri	**3.230**	**4.600**	**(26)**	-	**(21)**	**7.783**
Di cui quota corrente						
Di cui quota non corrente	3.230	4.600	(26)	-	(21)	7.783

I "Fondi per rischi ed oneri" al 31 dicembre 2023 si attestano a 7.783 mila euro con una variazione complessiva in aumento, rispetto al 31 dicembre 2022 di 4.553 mila euro.

Come evidenziato nella tabella sopra riportata, nel corso dell'esercizio 2023 la Società ha:

- Accantonato 4.600 mila al fondo rischi su partecipazioni relativamente al rischio a fronte della necessità di coprire le perdite nella società controllata Busitalia Campania e aumentare il capitale sociale della stessa ai minimi di legge. La valutazione del rischio riflette l'esito del test di impairment effettuato sulla partecipazione della società;
- utilizzato ed effettuato rilasci per complessivi 47 mila euro in seguito all'applicazione di sentenze giuslavoristiche sfavorevoli alla società e alle valutazioni dei rischi relativi ai contenziosi del personale in essere;

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 2023, non si sono verificati eventi che ne hanno richiesto l'utilizzo.

30. Passività finanziarie non correnti e correnti (22.838 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								
	31.12.2023			31.12.2022			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura		5	**5**					5	**5**
Passività del *leasing*	20.570	2.263	**22.833**	3.498	759	**4.257**	17.072	1.505	**18.577**
Totale passività finanziarie	**20.570**	**2.268**	**22.838**	**3.498**	**759**	**4.257**	**17.072**	**1.510**	**18.582**

Le passività finanziarie sono pari complessivamente a 22.838 mila euro e fanno riferimento, principalmente, al debito finanziario derivante dall'applicazione del principio contabile IFRS 16.

Tale debito, complessivamente pari a 22.833 mila euro, distinto tra corrente e non corrente, registra una variazione in aumento di 18.577 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuta ai *remeasurement* relativi ai rinnovi di contratti in essere, in particolare quello dell'immobile dove ha la sede secondaria la Società, per 20.705 mila euro, alla rilevazione degli oneri finanziari di periodo per 1.192 mila euro cui si contrappongono i pagamenti dei canoni mensili per 3.321 mila euro.

La voce accoglie, inoltre, il rateo maturato sullo strumento finanziario derivato di copertura del rischio finanziario a copertura del prezzo del gasolio, sottoscritto nell'esercizio e pari a 5 mila euro.

31. Altre passività non correnti e correnti (13.199 mila euro)

Le voci di debito sono così dettagliate:

valori in migliaia di euro

	31.12.2023			31.12.2022			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	-	2.663	2.663	-	2.591	2.591	-	72	72
Debiti per IVA	-	27	27	-	-	-	-	27	27
Altri debiti verso società del Gruppo	-	494	494	-	566	566	-	(72)	(72)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	151	9.768	9.920	251	12.359	12.610	(100)	(2.591)	(2.690)
Totale altre passività	**151**	**13.048**	**13.199**	**251**	**15.610**	**15.861**	**(100)**	**(2.563)**	**(2.663)**

La voce **"Altre passività correnti"** si attesta a 13.199 mila euro al 31 dicembre 2023 con una variazione netta in diminuzione di 2.663 mila euro rispetto all'esercizio precedente determinata dai seguenti fattori:

- Decremento per 2.690 mila euro della voce altri debiti e ratei/risconti passivi dato principalmente da:
  - Diminuzione dei risconti passivi della quota di ricavo 2023 derivante dal contratto di usufrutto stipulato con la Società Simet per l'utilizzo di autobus di proprietà di Busitalia Sita Nord, per euro 366 mila euro;
  - Diminuzione dei risconti passivi della quota di ricavo degli abbonamenti incassati nel corso del 2023 ma di competenza degli esercizi successivi per 139 mila euro;
  - Diminuzione dei debiti verso assicurazioni per 281 mila euro per effetto dell'adeguamento del fondo franchigie ai sinistri ancora aperti;
  - Incremento dei debiti verso il personale per 173 mila euro per adeguamento delle variabili di competenza dell'esercizio in corso;
  - Diminuzione per 1.415 mila euro per effetto del riversamento al Comune di Spoleto degli incassi ricevuti sui parcheggi di superficie del Comune che gestisce Busitalia Sita Nord;
  - Diminuzione per 305 mila euro nei debiti verso altri dovuti alla chiusura del debito contratto dalla Società per welfare aziendali nell'esercizio precedente;
  - Diminuzione di 162 mila nei debiti tributari riconducibili alla normale operatività dell'esercizio
  - Diminuzione di 195 mila euro in altre voci minori;
- Incremento per 72 mila euro dei debiti verso istituti previdenziali variazione legata all'andamento delle retribuzioni dell'ultimo mese dell'esercizio;
- Decremento di 72 mila euro degli altri debiti verso società del gruppo per effetto di variazione nette complessive;
- Incremento di 27 mila nei debiti per IVA dovuto alla liquidazione di periodo.

32. Debiti commerciali non correnti e correnti (33.680 mila euro)

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

	31.12.2023			31.12.2022			Variazione		
	Non Correnti	**Correnti**	**Totale**	**Non Correnti**	**Correnti**	**Totale**	**Non Correnti**	**Correnti**	**Totale**
Debiti verso fornitori	-	19.888	19.888	-	15.567	15.567	-	4.321	4.321
Acconti commerciali	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti commerciali v/ società del Gruppo	-	13.792	13.792	-	9.131	9.131	-	4.661	4.661
Totale	**-**	**33.680**	**33.680**	**-**	**24.698**	**24.698**	**-**	**8.982**	**8.982**

I Debiti commerciali correnti si attestano a 33.680 mila euro al 31 dicembre 2023 con un incremento di 8.982 mila euro rispetto al 31 dicembre 2022 principalmente per effetto di:

- Incremento dei debiti verso fornitori generici pari a 4.321 mila euro dovuta principalmente agli acquisti di autobus effettuati verso la fine dell'esercizio;

- Incremento di 4.661 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.

33. 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.

	2023	**2022**
Crediti commerciali al costo ammortizzato	63.405	51.513
Disponibilità liquide al costo ammortizzato	4	10
Altre attività al costo ammortizzato	7.010	10.774
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione al costo ammortizzato		
Altre attività finanziarie:	7.052	13.252
- Al costo ammortizzato	6.925	13.125
- Derivati attivi Al FVOCI		
- Derivati attivi al FVTPL		
- Altre attività valutate al FVOCI		
- Altre attività valutate al FVTPL	127	127
Totale attività finanziarie	**77.471**	**75.548**
Finanziamenti al costo ammortizzato	51.132	58.754
Debiti commerciali al costo ammortizzato	33.680	24.698
Altre passività al costo ammortizzato	12.416	14.943
Altre passività finanziarie:	22.839	4.257
- Al costo ammortizzato	22.834	4.257
- Derivati passivi al FVOCI	5	
- Derivati passivi al FVTPL		
- Altre passività valutate al FVOCI		
- Altre passività valutate al FVTPL		
Totale passività finanziarie	**120.067**	**102.652**

Tra le Altre attività valutate al FVTPL non si rilevano strumenti per i quali è stata adottata la FV option.

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 2023 e al 31 dicembre 2022, 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

	31.12.2023				
	Pubblica amministrazione	**Clienti Terzi**	**Istituti finanziari**	**Società del gruppo**	**Totale**
Crediti commerciali correnti e non correnti	35.414	6.799		21.192	63.405
Altre attività correnti e non correnti	3.884	2.063		3.672	9.619
Attività finanziarie correnti e non correnti				6.925	6.925
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti					
Totale attività finanziarie	**39.298**	**8.862**		**31.790**	**79.950**

valori in migliaia di euro

	31.12.2022				
	Pubblica amministrazione	**Clienti Terzi**	**Istituti finanziari**	**Società del gruppo**	**Totale**
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					
Totale attività finanziarie	**35.479**	**8.250**		**31.478**	**75.207**

La tabella seguente fornisce la massima esposizione del rischio di credito per controparte al 31 dicembre 2023 con evidenza delle classi di scaduto:

valori in migliaia di euro

	31.12.2023					
		Scaduti da				
	Non scaduti	**0-180**	**180-360**	**360-720**	**oltre 720**	**Totale**
Pubblica Amministrazione	29.100	100	100	3.707	7.806	40.813
Fondo Svalutazione					(1.515)	(1.515)
Pubblica Amministrazione (netto)	**29.100**	**100**	**100**	**3.707**	**6.291**	**39.298**
Società del Gruppo	27.818	355	355	1.283	1.991	31.802
Fondo Svalutazione	(12)					(12)
Società del Gruppo (netto)	**27.806**	**355**	**355**	**1.283**	**1.991**	**31.790**
Clienti terzi	733	246	246	3.939	7.798	12.962
Fondo Svalutazione					(4.100)	(4.100)
Clienti terzi (netto)	**733**	**246**	**246**	**3.939**	**3.698**	**8.862**
Istituti finanziari						
Fondo Svalutazione						
Istituti finanziari (netto)						
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE	**57.639**	**701**	**701**	**8.929**	**11.980**	**79.950**

valori in migliaia di euro

	31.12.2022					
				Scaduti da		
	Non scaduti	**0-180**	**180-360**	**360-720**	**oltre 720**	**Totale**
Pubblica Amministrazione (lordo)	30.638	187	187	3.479	2.504	36.995
Fondo Svalutazione					(1.515)	(1.515)
Pubblica Amministrazione (netto)	**30.638**	**187**	**187**	**3.479**	**989**	**35.479**
Società del Gruppo (lordo)	21.928	3.709	3.709	833	1.310	31.490
Fondo Svalutazione	(12)					(12)
Società Del Gruppo (netto)	**21.916**	**3.709**	**3.709**	**833**	**1.310**	**31.478**
Clienti Terzi (lordo)	868	1.672	1.672	2.009	6.128	12.350
Fondo Svalutazione					(4.100)	(4.100)
Clienti Terzi (netto)	**868**	**1.672**	**1.672**	**2.009**	**2.028**	**8.250**
Istituti finanziari (lordo)						
Fondo Svalutazione						
Istituti finanziari (netto)						
Totale attività finanziarie	**53.422**	**5.569**	**5.569**	**6.321**	**4.327**	**75.207**

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022, così come determinati dall'agenzia di *rating* Standard & Poor's:

valori in migliaia di euro

	31.12.2023				
	FVTPL	**FVOCI**	**COSTO AMMORTIZZATO**		
		12-months expected credit losses	*12-months expected credit losses*	*Lifetime - not impaired*	*Lifetime - impaired*
da AAA a BBB-			6.937	59.442	6.235
da BB a BB+					
da B a CCC				5.201	7.762
da CC a C					
D					
Valori contabili lordi			**6.937**	**64.643**	**13.997**
F.do svalutazione			(12)		(5.615)
Valore netto			**6.925**	**64.643**	**8.382**

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					
Valori contabili lordi			**13.137**	**57.712**	**9.986**
F.do svalutazione			(12)		(5.615)
Valore netto			**13.125**	**57.712**	**4.370**

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**
Saldo al 31 dicembre 2022	**12**		**5.615**	**5.627**
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – non deteriorato				
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – deteriorato				
Attività finanziarie rimborsate				
Attività finanziarie acquisite				
Rivalutazione/svalutazione netta del fondo svalutazione				
Utilizzo fondo svalutazione				
Saldo al 31 dicembre 2023	**12**		**5.615**	**5.627**

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 2023 e al 31 dicembre 2022, indicati al lordo degli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2023	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Debiti finanziari verso società del Gruppo	3.832	3.832	6.405	10.634	9.369	34.073
Finanziamenti da soci	3.636	3.637	7.273	7.423		21.969
Passività del leasing	1.699	1.698	3.387	10.062	11.425	28.271
Debiti finanziari non derivati	**9.167**	**9.167**	**17.065**	**28.119**	**20.794**	**84.313**
Debiti commerciali	**16.840**	**16.840**				**33.680**
Strumenti finanziari derivati di copertura	5					5
Debiti finanziari derivati	**5**					**5**
Totale passività finanziarie	**26.013**	**26.007**	**17.065**	**28.119**	**20.794**	**117.998**

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2022	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
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
Debiti finanziari non derivati	**10.166**	**9.735**	**13.686**	**24.918**	**6.805**	**65.311**
Debiti commerciali	**9.518**	**9.518**				**19.037**
Totale passività finanziarie	**19.684**	**19.254**	**13.686**	**24.918**	**6.805**	**84.347**

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 dicembre 2023	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari				
Finanziamenti da banche				
Debiti verso altri finanziatori				
Debiti finanziari verso società del Gruppo	29.163	6.517	14.110	8.536
Passività del leasing	22.834	2.264	10.168	10.402
Finanziamenti da soci	21.969	7.273	14.696	
Passività finanziarie				
Debiti finanziari non derivati	**73.966**	**16.054**	**38.974**	**18.938**
Debiti commerciali	**33.680**	**33.680**		

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2022	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari				
Finanziamenti da banche				
Debiti verso altri finanziatori				
Debiti finanziari verso società del Gruppo	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				
Debiti finanziari non derivati	**63.011**	**19.275**	**37.308**	**6.428**
Debiti commerciali	**24.698**	**24.698**		

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

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	73.966	84.313	18.335	17.065	28.119	20.794
Tasso fisso						
Saldo al 31 dicembre 2023	**73.966**	**84.313**	**18.335**	**17.065**	**28.119**	**20.794**
Tasso variabile	63.011	65.311	19.902	13.686	24.918	6.805
Tasso fisso						
Saldo al 31 dicembre 2022	**63.011**	**65.311**	**19.902**	**13.686**	**24.918**	**6.805**

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.

34. Ulteriori Informazioni

Passività e attività potenziali

ARBITRATI

Arbitrati con General Contractor

Non sono pendenti arbitrati con General Contractor.

Altri arbitrati

Non sono pendenti arbitrati di qualsiasi natura.

PROCEDIMENTI CIVILI ED AMMINISTRATIVI

PROCEDIMENTI CIVILI

Risarcimento danni

Giudizio promosso nel 2011 dalla società SITA S.p.A., cui è succeduta Busitalia Sita Nord, nei confronti del Comune di Santa Marina (SA) presso il Tribunale di Lagonegro volto ad ottenere il risarcimento dei danni subiti da un proprio autobus a seguito dell'impatto con un ponte la cui altezza massima non risultava regolarmente segnalata. La richiesta risarcitoria ammonta a € 48.000 circa. Con sentenza del 13.6.2019 il Tribunale ha condannato il Comune al risarcimento dei danni subiti da Busitalia quantificati in € 20.000 circa, oltre spese legali. La sentenza è stata impugnata dal Comune presso la Corte di Appello di Potenza che, con sentenza del 6.3.2023, ha riformato solo parzialmente la sentenza del Tribunale, riconoscendo il credito di Busitalia per € 16.000 circa e condannando la controparte al doppio grado delle spese di giudizio.

Procedimenti di recupero crediti verso la Regione Umbria

Procedimenti monitori promossi da società consortili partecipate da Busitalia per ottenere il saldo dei corrispettivi per i servizi di trasporto eseguiti nell'anno 2016.

In particolare:

- il procedimento R.G. 3601/2019 tra Regione Umbria e Ishtar s.c.r.l. è stato definito dal Tribunale di Perugia con sentenza del 10.1.2023, con la quale è stata parzialmente accolta l'opposizione della Regione e, per l'effetto, è

stato revocato il decreto ingiuntivo opposto, n. 893/2019 del 21.5.2019, con condanna della Regione al pagamento della somma di € 1.052.203,66, oltre interessi di mora ex D. Lgs. 231/2002. Pende il giudizio in appello per la parte in cui Isthar s.c.r.l. è risultata soccombente;

- il procedimento R.G. 180/2020 tra Regione Umbria e TPL e Mobilità s.c.r.l. è stato definito dal Tribunale di Perugia con sentenza del 27.9.2022, con la quale è stata accolta l'opposizione della Regione e, per l'effetto, è stato revocato il decreto ingiuntivo opposto, n. 1388/2019 emesso in data 2.8.2019. Pende il giudizio in appello;
- il procedimento R.G. 5191/2019 tra Regione Umbria e ATC e Partners Mobilità s.c.r.l. è stato definito dal Tribunale di Perugia con sentenza del 17.5.2022, con la quale è stata accolta l'opposizione della Regione e, per l'effetto, è stato revocato il decreto ingiuntivo opposto, n. 2150/2019 emesso in data 30.11.2019. Pende il giudizio in appello.

Recupero crediti

Procedimento monitorio promosso nel 2020 da Busitalia Sita Nord dinanzi al Tribunale Ordinario di Firenze, nei confronti della Autostazioni s.r.l. per ottenere il pagamento delle somme corrispondenti agli incassi per la vendita di titoli di viaggio della Società, per un ammontare complessivo di € 174.846,48, circa, oltre accessori. E' in corso il giudizio ordinario instaurato a seguito dell'opposizione di Autostazioni s.r.l.

Procedimenti monitori promossi nel 2020 dalle società consortili ACV s.c.r.l. e AMV s.c.r.l., partecipate da Busitalia, dinanzi al Tribunale Ordinario di Firenze, nei confronti della Autostazioni s.r.l. per ottenere il pagamento delle somme corrispondenti agli incassi per la vendita di titoli di viaggio, per un ammontare rispettivamente pari a € 248.000 e a € 244.000 circa, oltre accessori. Con sentenze del 29.3.2023, il Tribunale ha rigettato in toto le opposizioni di Autostazioni s.r.l. e confermato gli importi richiesti da AMV, ACV salvo qualche compensazione.

Procedimento avviato da Busitalia dinanzi al Tribunale Ordinario di Roma nei confronti della società Simet S.p.A., per ottenere la condanna di quest'ultima al pagamento del residuo del prezzo di acquisto delle azioni della società Busitalia-Simet S.p.A., pari a € 1.200.000, oltre interessi legali e moratori, dell'importo complessivo di € 850.000 circa, oltre interessi moratori, per il mancato pagamento di alcuni ratei di prezzo dovuti in forza di un contratto di usufrutto oneroso di bus, nonché la dichiarazione di estinzione del predetto contratto e la restituzione degli autobus oggetto del medesimo.

PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI

Gara affidamento servizi di trasporto pubblico locale Regione Toscana

Giudizio promosso nel 2016 da Mobit s.c.r.l. ("Mobit"), società consortile partecipata da Busitalia, per l'impugnazione del provvedimento con il quale la Regione Toscana aveva disposto l'aggiudicazione definitiva della gara per l'affidamento dei servizi a bacino unico Regione Toscana a favore della società Autolinee Toscane S.p.A. ("AT").

Con sentenza n. 1548/2016 del 28.10.2016, il TAR Toscana, accogliendo sia il ricorso di Mobit che il ricorso incidentale di AT, aveva annullato il provvedimento di aggiudicazione stabilendo che entrambi i ricorrenti avevano presentato offerte non rispondenti alle prescrizioni delle Linee guida per l'elaborazione del piano economico finanziario ("PEF"). La sentenza era stata impugnata da Mobit, da AT e dalla Regione al Consiglio di Stato. Immediatamente dopo la notifica dei ricorsi in appello contro la sentenza del TAR, la Regione Toscana, nel dicembre 2016, aveva riaperto la gara invitando i due concorrenti a

produrre un nuovo PEF a corredo delle offerte già presentate. Tale provvedimento era stato impugnato da Mobit presso il TAR Toscana che, con sentenza del 14.6.2017, aveva respinto il ricorso. La sentenza era stata impugnata al Consiglio di Stato che, con sentenza n. 8411 dell'11.12.2020 aveva respinto gli appelli presentati da Mobit avverso le sentenze del TAR Toscana del 28.10.2016 e del 14.6.2017.

Nelle more dei giudizi sopra indicati, la Regione Toscana aveva disposto una nuova aggiudicazione definitiva in favore di AT. Anche tale provvedimento era stato impugnato da Mobit dinanzi al TAR Toscana che, con sentenza n. 344/2020 del 19.3.2020, aveva respinto il ricorso. La sentenza del TAR è stata impugnata da Mobit presso il Consiglio di Stato che, con sentenza del n. 4779/2021, del 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.

Con ordinanza del 22.2.2023 la Corte di Cassazione ha dichiarato inammissibile il ricorso.

Provvedimenti Regione Umbria individuazione risorse destinate ai servizi di TPL

Giudizio promosso nel 2019 dalle società consortili controllate ATC & Partners Mobilità s.c.r.l., Ishtar s.c.r.l. e TPL – Mobilità s.c.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.

Gara affidamento servizi di trasporto pubblico locale su gomma nella Regione Umbria

Giudizio promosso nel dicembre 2022 da Busitalia Sita Nord dinanzi al TAR Umbria per l'annullamento della deliberazione della Giunta Regionale della Regione Umbria n. 842/2022 con la quale sono stati approvati i criteri per l'individuazione dei lotti della gara per l'affidamento dei servizi minimi di trasporto pubblico locale su gomma e dei corrispettivi a base d'asta. Nel marzo del 2023 è stato impugnato con motivi aggiunti l'avviso di rettifica dell'avviso di pre-informazione pubblicato sulla GUUE relativo alla gara in questione e nel mese di dicembre la Relazione di affidamento pubblicata dall'Agenzia della Mobilità della Regione ai sensi della Misura 2 della Delibera ART n. 154/2019.

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 21.6.2022 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 dinnanzi ad altre autorità nazionali e comunitarie.

Compenso alla Società di revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16 bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 64.508 euro, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica, e per servizi diversi dalla revisione legale (9.686 euro).

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:

valori in migliaia di euro

	2023	2022	Variazione
Amministratori	146	146	-
Sindaci	55	40	15
Totale	**202**	**186**	**15**

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 25 mila euro per il 2023.

Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

Società soggetta alla direzione e coordinamento di Trenitalia S.p.A. di seguito i dati essenziali al 31 dicembre 2022 rispetto all'esercizio precedente:

valori in migliaia di euro

	31.12.2022	31.12.2021
Attività		
Totale attività non correnti	11.749.540	11.088.483
Totale attività correnti	2.642.883	2.573.920
Totale attività	**14.392.423**	**13.662.403**
Patrimonio netto		
Capitale sociale	1.607.138	1.607.138
Riserve	308.581	120.531
Utili (Perdite) portati a nuovo	1.068.927	1.066.761
Utile (Perdite) d'esercizio	82.137	2.281
Totale Patrimonio Netto	**3.066.783**	**2.796.711**
Passività		
Totale passività non correnti	7.006.817	6.697.746
Totale passività correnti	4.318.823	4.167.946
Totale passività	**11.325.640**	**10.865.692**
Totale Patrimonio Netto e passività	**14.392.423**	**13.662.403**

valori in migliaia di euro

	2022	2021
Ricavi e proventi	5.094.514	4.552.326
Costi operativi	(4.912.415)	(4.485.652)
Proventi e (oneri) finanziari	(82.662)	(80.750)
Imposte sul reddito	(17.300)	16.357
Risultato netto d'esercizio	**82.137**	**2.281**

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

	2023	2022
Benefici a breve termine	1.950	2.003
Benefici successivi al rapporto di lavoro	185	173
Altri benefici a lungo termine	-	-
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	-	-
Totale	**2.135**	**2.176**

Non si rilevano variazioni significative rispetto al 2022.

Altre operazioni con parti correlate

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

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Ataf Gestioni	Commerciali e diversi: Service di Corporate Rimborso cariche sociali Finanziari: Dividendi	
Busitalia Campania	Commerciali e diversi: Service di Corporate Rimborsi cariche sociali Distacco personale Ricavi e recuperi diversi	Commerciali e diversi: Compensi cariche sociali Finanziari: Svalutazioni
Busitalia Rail Service	Commerciali e diversi: Autoservizi Service di Corporate Distacchi di personale Rimborso cariche sociali Finanziari: Dividendi	Commerciali e diversi: Autoservizi Finanziari: Commissioni
Busitalia Veneto	Commerciali e diversi: Service di Corporate Distacchi di personale Ricavi e Recuperi diversi	Commerciali e diversi: Distacchi di personale
Savit	Commerciali e diversi: Ricavi e Recuperi diversi Distacchi di personale	Commerciali e diversi: Manutenzioni e servizi vari
Qbuzz	Commerciali e diversi: Recuperi diversi Rimborsi cariche sociali	Commerciali e diversi: Servizi IT
Controllanti		
FS Italiane	Commerciali e diversi: Distacchi di personale Finanziari: Conto corrente intersocietario	Commerciali e diversi: Service di Corporate Distacchi di personale Locazioni immobiliari Finanziari: Finanziamenti
Altre Imprese		
City Boat	Commerciali e diversi: Ricavi e Recuperi diversi	
Fercredit		Finanziari: Finanziamenti e *Leasing* Finanziari Commerciali e diversi: Indicizzazioni
Ferservizi		Commerciali e diversi: Servizi paghe e fatturazione elettronica
FSE Infrastruttura	Commerciali e diversi: Rimborso cariche sociali	
Firenze City Sightseeing	Commerciali e diversi: Rimborso cariche sociali Service amministrativo	Commerciali e diversi: Distacchi Servizi di pulizia
FS Sistemi Urbani		Commerciali e diversi: Locazioni immobiliari Finanziari: IFRS 16

FS Technology		Commerciali e diversi: Sevizi IT
Li-nea in liquidazione		Commerciali e diversi: Autoservizi
Mercitalia Rail	Commerciali e diversi: Ricavi e Recuperi diversi	
Grandi Stazioni Rail		Commerciali e diversi: Locazioni immobiliari Finanziari: IFRS 16
Mercitalia Logistics		Commerciali e diversi: Rimborso cariche sociali
Rete Ferroviaria Italiana	Commerciali e diversi: Ricavi e Recuperi diversi	Commerciali e diversi: Prestazioni sanitarie Locazioni immobiliari Pedaggi
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 Distacchi di personale Ricavi e recuperi diversi	Commerciali e diversi: Distacchi di personale Biglietti Penali Costi diversi
Trenord		Commerciali e diversi: Costi diversi
Altre parti correlate		
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: Ricavi diversi	Commerciali e diversi: Pedaggi
Gruppo Poste Italiane		Commerciali e diversi: Costi diversi
Gruppo RAI		Commerciali e diversi: Canone
EUROFER		Commerciali e diversi: Fondi previdenziali
PREVINDAI		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 2023 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e diversi:

valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2023					2023	
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate							
Ataf Gestioni	433	-	-	-	-	(91)	86
Busitalia Campania	2.544	6	-	-	-	(1.183)	523
Busitalia Rail Service	8.110	489	-	-	-	(1.016)	6.557
Busitalia Veneto	6.047	(26)	-	-	-	(1.981)	1886
Savit	940	1.479	-	-	-	5.398	556
Qbuzz	150	130	-	-	-	130	61
Controllanti							
Ferrovie dello Stato Italiane	3.119	6.147	-	-	-	3.221	-
Altre imprese							
FSE Infrastruttura	31	-	-	-	-	-	22
Ferservizi	-	84	-	-	-	493	-
Grandi Stazioni Rail	-	121	-	-	-	386	-
Firenze City Sightseeing	52	47	-	-	-	46	20
LI-NEA SpA in liquidazione	-	1	-	-	-	-	-
City Boat	5	-	-	-	-	-	-
Fercredit	-	245	-	-	-	-	-
SITA SPA in liquidazione	902	1.842	-	-	-	16	-
Trenord Srl	(37)	-	-	-	-	-	-
Trenitalia SpA	2.550	704	-	-	-	1.061	6.703
Rete Ferroviaria Italiana	20	414	-	-	-	1.310	1
Mercitalia Logistics	-	12	-	-	-	12	-
FS Sistemi Urbani	-	55	-	-	-	104	-
Mercitalia Rail	2	-	-	-	-	-	-
FS Technology SpA	-	2.538	-	-	-	2.887	-
Altre parti correlate							
Gruppo ENI	-	192	-	-	-	1.319	-
Gruppo ENEL	-	-	-	-	-	1	1
Gruppo Leonardo	129	175	-	-	-	108	43
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	1	8	-	-	-	90	1
Gruppo Poste Italiane	-	-	-	-	-	10	-
Gruppo RAI	-	1	-	-	-	-	-
Eurofer	-	238	-	-	-	-	-
Previndai	-	105	-	-	-	184	-
Altri fondi previdenziali	1.043	(268)	-	-	-	15	-
Scarl, associazioni, geie, partenariato	6.353	99	-	-	-	126	38.835
TOTALE	**32.394**	**14.838**	**-**	**-**	**-**	**12.646**	**55.294**

Rapporti finanziari:

valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2023				2023	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate						
Busitalia Rail Service	-	-	-	-	-	6.758
Ataf Gestioni	-	-	-	-	-	7.230
Busitalia Campania	-	-	-	-	10.500	-
Controllanti						
Ferrovie dello Stato Corporate	6.925	21.974	-	-	1.774	321
Altre imprese consociate						
Fercredit	-	29.163	-	-	1.808	-
Grandi Stazioni Rail	-	3.179	-	-	150	-
FS Sistemi Urbani	-	65	-	-	-	-
TOTALE	**6.925**	**54.382**	**-**	**-**	**14.231**	**14.309**

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 353 mila euro, con la società Busitalia Campania S.p.A. con debito residuo di 3.795 mila euro e con la società Busitalia Veneto S.p.A. con debito residuo di 35.049 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 327.600 mila euro, City Sightseeing per 158 mila euro, Savit per 3.675 mila euro, Busitalia Veneto S.p.A. per 15.750 mila euro, per Busitalia Rail Service S.r.l. per 10.500 mila e Busitalia Campania S.p.A. per 15.750 mila euro.

La Società ha, infine, rilasciato fideiussioni a favore degli enti affidanti a garanzia dei contratti di servizio e di acquisto mezzi per complessivi 19.592 mila euro, oltre a garanzie a favore di partner commerciali per 837 mila euro.

La Società in data 11 marzo ha confermo l'intenzione e l'impegno irrevocabile a finanziare e sostenere patrimonialmente la controllata Busitalia Campania S.p.A. al fine di assicurare sia l'adempimento delle sue obbligazioni sia la sua regolare prosecuzione e continuità di impresa, il tutto relativamente all'esercizio di riferimento del bilancio 2023 e ai dodici mesi successivi alla data di approvazione dello stesso.

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:

valori in unità di euro

Soggetto Erogante	Natura del Contributo	Importo Contributo incassato nel corso dell'esercizio	Data di incasso
Regione Umbria	Contributi Finanziamento Autobus Por Fers 2021	2.582.456,30	21/08/2023
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2021 Saldo	131.510,31	14/09/2023
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2023 Acconto	6.143.141,53	14/09/2023
Ministero del lavoro (Regione Toscana)	Contributo CCNL 2021 Saldo	1.045.929,36	09/02/2023
Regione Umbria Ministero del Lavoro	Bonus Trasporti ottobre novembre 2022	208.895,00	22/03/2023
Regione Umbria Ministero del Lavoro	Bonus Trasporti dicembre 2022	188.953,00	23/03/2023
Regione Umbria Ministero del Lavoro	Bonus Trasporti maggio 2023	173.434,00	07/08/2023
Regione Umbria Ministero del Lavoro	Bonus Trasporti giugno 2023	89.482,00	16/08/2023
Regione Umbria Ministero del Lavoro	Bonus Trasporti luglio 2023	90.586,00	03/10/2023
Regione Umbria Ministero del Lavoro	Bonus Trasporti agosto settembre 2023	54.669,00	16/11/2023
Regione Umbria Ministero del Lavoro	Bonus Trasporti ottobre 2023	47.295,00	21/12/2023
Regione Umbria Ministero del Lavoro	Bonus Trasporti novembre 2023	308.152,00	22/12/2023
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	478.381,00	24/02/2023
Regione Umbria - tramite le Scarl	Ristori Covid-19	2.069.308,94	25/05/2023
Regione Umbria	Ristori Covid-19	269.852,15	16/05/2023

Si riportano, di seguito, gli importi dei contributi pubblici di competenza dell'esercizio 2023:

valori in unità di euro

Soggetto Erogante	Natura del Contributo	Importo Contributo di competenza dell'esercizio
Ministero del Lavoro	Contributo CCNL 2023- Umbria	6.079.495,24
Ministero del Lavoro	Oneri malattia 2023 stima 10%	71.862,50
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	1.512.745,06
Regione Umbria tramite le Scarl	Ristori Covid-19	1.545.546,99
Regione Umbria	Ristori Covid-19	192.681,41
Regione Umbria Ministero del Lavoro	Bonus Trasporti	871.389,00

35. 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.

36. Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2023, evidenzia un utile netto di 6.689.108 euro che si propone di destinare a parziale copertura delle perdite portate a nuovo negli esercizi precedenti.

Roma, 11 marzo 2024

L'Amministratore Delegato e Direttore Generale

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

BUSITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

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 2023

1. I sottoscritti Stefano Bonora e Antonio Ciarlo, rispettivamente "Amministratore Delegato" e "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Busitalia Sita Nord, tenuto conto di quanto previsto dall'art. 25 dello Statuto sociale di Busitalia Sita Nord, 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 2023.

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 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.

   3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Busitalia Sita Nord, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Roma, 11 marzo 2024

Stefano Bonora

Amministratore Delegato

.....

Antonio Ciarlo

Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

.....

Sede Amministrativa
Viale Fratelli Rosselli, 80 – 50123 Firenze
Busitalia – Sita Nord s.r.l.- Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento
di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 73.000.000,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06473721006 – R.E.A. n. 969510

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 31.12.2023

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 11 marzo 2024, relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023:

- 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 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 nell'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 nonché ha valutato l'adeguatezza degli assetti amministrativi e contabili della Società, anche in funzione della rilevazione tempestiva della crisi di impresa e della perdita della continuità aziendale ai sensi del D.Lgs. n. 14 del 12 gennaio 2019.
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 già dallo scorso esercizio ha preso atto dell'esistenza e monitorato 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;
- 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.;

- 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 2023, che evidenzia un patrimonio netto di Euro 75.787.495, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione e risulta costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario e dalla nota integrativa.

Inoltre:

- il Consiglio di Amministrazione ha predisposto la relazione sulla gestione di cui all'art. 2428 c.c.;
- 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.;
- 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 2023 risulta essere di Euro 6.689.108 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 2023 così come è stato redatto ed è stato proposto dal Consiglio di Amministrazione.

Roma, 21 marzo 2024

p. IL COLLEGIO SINDACALE
Francesco Rocco (Presidente)

Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39

Al socio unico della
Busitalia Sita Nord Srl

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società Busitalia Sita Nord Srl (la Società), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2023, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2023, 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 nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Altri aspetti

Dati Corrispondenti

Il bilancio d'esercizio della società Busitalia Sita Nord Srl per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, il 21 marzo 2023, ha espresso un giudizio senza modifica su tale bilancio.

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 società Busitalia Sita Nord Srl non si estende a tali dati.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

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

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

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

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

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

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

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e

appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

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

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

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/2010

Gli amministratori della Busitalia Sita Nord Srl sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Busitalia Sita Nord Srl al 31 dicembre 2023, 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) n° 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Busitalia Sita Nord Srl al 31 dicembre 2023 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 Srl al 31 dicembre 2023 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/2010, 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.

Roma, 21 marzo 2024

PricewaterhouseCoopers SpA

Simona Gioia

Simona Gioia
(Revisore legale)