

Busitalia-Sita Nord S.r.l.

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE

AL 31 DICEMBRE 2024

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”, “Busitalia” 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 fino al 03.12.2024	Guglielmo Bove
Presidente dal 11.12.2024	Stefano Bonora
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**

Legenda e glossario	7
Principali risultati raggiunti nel corso dell'esercizio	9
Performance economiche e finanziarie	10
Investimenti	18
Attività di ricerca, sviluppo e innovazione	18
Performance economiche e finanziarie delle società controllate	18
Quadro macroeconomico	22
Andamento dei mercati di riferimento	23
Ambiente	26
Clienti	28
Capitale umano	31
Principali eventi dell'esercizio	37
Fattori di rischio	45
Altre informazioni	49
Azioni proprie	53
Rapporti con parti correlate	53
Evoluzione prevedibile della gestione	53

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024

Prospetti contabili	55
Conto Economico	56
Conto Economico complessivo	57
Situazione patrimoniale-finanziaria	58
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	59
Rendiconto Finanziario	60
	61
Note al bilancio	62
1: Premessa	62
2: Criteri di redazione del bilancio	62
3: Principali principi contabili applicati	63
4: Ricavi delle vendite e delle prestazioni	82
5: Altri proventi	85
6: Costo del personale	86
7: Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	87
8: Costi per servizi	88
9: Altri costi operativi	89
10: Ammortamenti, Svalutazioni e accantonamenti	90
11: Proventi finanziari	90
12: Oneri finanziari	91
13: Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate	91
14: Immobili, impianti e macchinari	92
15: Investimenti immobiliari	94
16: Diritto di utilizzo beni in leasing	95
17: Attività immateriali	97
18: Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite	98
19: Partecipazioni	98
20: Attività finanziarie non correnti e correnti	102
21: Altre attività non correnti e correnti	103
22: Rimanenze	104
23: Crediti commerciali	105
24: Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	106
25: Crediti tributari	107
26: Patrimonio netto	107
27: Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine	108
28: Benefici ai dipendenti	110
29: Fondi per rischi ed oneri	111
30: Passività finanziarie non correnti e correnti	112
31: Altre passività non correnti e correnti	113
32: Debiti commerciali non correnti e correnti	113
33: Gestione dei rischi finanziari	114
34: Ulteriori informazioni	120
35: Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio	128
36: Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio	128

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

	2024	2023
ROE	RN/MP*	2,94%
ROI	EBIT/CI*	3,24%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	3,61%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	11,46%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	0,90
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	0,72
		9,67%
		6,24%
		6,76%
		13,93%
		0,92
		0,88

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 operativo

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

	2024	2023	Variazione	valori in migliaia di euro
				%
Ricavi operativi	124.384	120.823	3.561	2,9%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	112.924	110.290	2.634	2,4%
Altri proventi	11.460	10.533	927	8,8%
Costi operativi	110.132	104.207	5.925	5,7%
Costo del personale	62.136	59.855	2.281	3,8%
Altri costi netti	47.996	44.352	3.644	8,2%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	14.252	16.616	(2.364)	(14,2)%
Ammortamenti	8.195	8.663	(468)	(5,4)%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	1.572	-	1.572	
Accantonamenti	-	-	-	
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	4.484	7.952	(3.468)	(43,6)%
Proventi e oneri finanziari	(2.110)	(1.263)	(847)	67,1%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	2.374	6.689	(4.315)	(64,5)%
Imposte sul reddito	149	-	149	
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	2.225	6.689	(4.464)	(66,7)%
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	2.225	6.689	(4.464)	(66,7)%

Nel dettaglio la variazione in aumento dei "**Ricavi delle Vendite e delle Prestazioni**" pari a 2.634 mila euro fa riferimento principalmente a:

- un incremento relativo ai Ricavi da Mercato per un importo pari a 7.980 mila euro dovuto all'effetto congiunto di:
 - a) Maggiori ricavi nei servizi di TPL su ferro per 8.235 mila euro per effetto del nuovo contratto di subaffido sottoscritto con la società Trenitalia S.p.A., nuova titolare del contratto di servizio con la Regione Umbria per il servizio di trasporto ferroviario passeggeri sulla tratta Sansepolcro – Terni e Perugia Ponte San Giovanni e Ponte Sant'Anna che ha impattato anche i Ricavi da contratti di servizio come meglio specificato nei paragrafi successivi;
 - b) Maggiori ricavi da servizi sostitutivi del treno svolti per conto della società Busitalia Rail Service per 650 mila euro;

- c) Riduzione degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio del servizio TPL su gomma per 654 mila euro;
 - d) Minori ricavi derivanti dai servizi di noleggio/servizi a mercato per 185 mila euro determinati da minori noleggi per 283 mila euro e maggiori introiti pari a 98 mila euro per il servizio navetta outlet "The Mall";
 - e) Minori introiti derivanti dai servizi di navigazione per 66 mila euro, tendenzialmente in linea con i volumi dell'esercizio precedente.
- un decremento relativo ai Ricavi da contratti di servizio per un importo pari a 7.898 mila euro dovuto a:
- a) minori corrispettivi del TPL su ferro per 7.438 mila euro per effetto dell'affidamento da parte della Regione Umbria alla società Trenitalia S.p.A., a far data dal 1° gennaio 2024, del contratto di servizio di trasporto ferroviario passeggeri sulla tratta Sansepolcro – Terni e Perugia Ponte San Giovanni e Ponte Sant'Anna;
 - b) maggiori ricavi per 1.002 mila euro relativi ai corrispettivi TPL Gomma, principalmente per effetto dell'adeguamento dei tassi inflattivi DAP 1% (+567 mila euro) e maggiori corrispettivi per incremento servizi aggiuntivi (+435 mila euro);
 - c) minori ricavi da corrispettivi per 1.445 mila euro per effetto del probabile conguaglio negativo dei corrispettivi del TPL ferro registrato nel 2024 (pari a -656 mila euro) rispetto al conguaglio positivo registrato nel 2023 relativo ai corrispettivi dell'ex ramo Toscana (+789 mila euro);
 - d) minori ricavi per 18 mila euro relativi ai corrispettivi della navigazione sostanzialmente in linea con l'esercizio 2023;
- un incremento dei Ricavi da servizi diversi per un importo pari a 70 mila euro da riconducibile principalmente ai maggiori introiti relativi alla gestione dei parcheggi per un importo pari a 52 mila euro, insieme a 18 mila euro derivanti dalle provvigioni attive per la vendita dei biglietti sulla linea Verona - Orio al Serio.
- un incremento degli Altri ricavi delle vendite e prestazioni per un importo pari a 2.482 mila euro riconducibile principalmente a:
- a) un aumento di 2.559 mila euro come effetto congiunto di un incremento di 3.341 mila euro dei ristori Covid 19 per effetto delle assegnazioni ricevute nell'anno rispetto all'esercizio precedente, un decremento di 307 mila euro (in quanto non più rilevato a partire dall'esercizio 2024) del credito d'imposta relativo al gas e all'energia elettrica, e un decremento di 474 mila euro ascrivibile all'esclusione del contributo CCNL del personale del ferro, il cui importo è ricompreso nel nuovo contratto di servizio sottoscritto con Trenitalia S.p.A.
 - b) un decremento di 78 mila euro relativo alle variazioni nette complessive di altre componenti di ricavo residuali quali spazi pubblicitari e affitti attivi.

La voce "**Altri proventi**" si attesta a 11.460 mila euro al 31 dicembre 2024 con una variazione in aumento di 927 mila euro determinata dai seguenti fattori:

- incremento di 1.409 mila euro dei service infragruppo per effetto della stipula dei contratti di competenza dell'esercizio in corso insieme alla rilevazione dei conguagli dell'esercizio precedente;
- incremento di 218 mila euro nella voce delle plusvalenze ordinarie da alienazione cespiti per effetto della vendita di 3 automotrici (+190 mila euro) alla Società Unica Abruzzese di Trasporto oltre alla vendita di 1 carro e 3 autobus (+28 mila euro);
- incremento di 129 mila euro per i corrispettivi della mobilità alternativa a seguito di minori costi nel relativo servizio di gestione;
- decremento di 798 mila euro derivanti principalmente dai ricavi per accesso all'infrastruttura dei servizi ferroviari dal 1° gennaio 2024 ricompresi nel corrispettivo del contratto;
- decrementi di 31 mila euro relativi alle variazioni nette complessive delle altre componenti di ricavo quali multe e penalità, ricavi per indennizzi assicurativi, rimborsi e recuperi diversi

I **Costi operativi** sono pari a 110.132 mila euro, in aumento di 5.925 mila euro rispetto all'esercizio precedente per effetto principalmente dei fenomeni di seguito descritti.

Il **Costo del personale** è in aumento di 2.281 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Nel dettaglio si rileva:

- incremento di circa 1.112 mila euro delle competenze fisse per effetto da un lato, della variazione in aumento delle consistenze medie di personale pari a 9,34 unità e, dall'altro, degli incrementi contrattuali derivanti dall'ultimo rinnovo CCNL, che hanno avuto impatto su tutto il 2024, mentre nel 2023 hanno riguardato solo la seconda metà dell'esercizio;
- incremento di circa 279 mila euro delle competenze variabili relative a straordinari, competenze accessorie e trasferte per maggiori esigenze di servizio;
- incremento di 1.015 mila euro a fronte degli accantonamenti relativi alla quota di competenza del 2024 per il rinnovo del CCNL di categoria e del contratto collettivo aziendale per il periodo 2024 per il quale ad oggi non è ancora stato siglato l'accordo, oltre a 113 mila euro per la stima degli accantonamenti dei contenziosi giuslavoristici;
- decremento di 154 mila euro per distacchi passivi (-71 mila euro) e costi di collaboratori e interinali (-77 mila euro) per effetto delle assunzioni di personale intervenute nel periodo;
- incremento di 29 mila euro dei costi relativi ai buoni pasto, vestiario e formazione.

Gli **Altri costi netti** aumentano di un importo pari a 3.644 mila euro rispetto al 2023 determinato principalmente da:

- a) Costi materie prime: incremento di 443 mila euro legato da un lato, alla riduzione del costo medio unitario dei carburanti e lubrificanti e del costo medio unitario dell'energia per trazione che ha prodotto un decremento a conto economico pari a 876 mila euro, e dall'altro all'accantonamento di un fondo svalutazione magazzino per 1.265 mila euro a fronte della valutazione effettuata dalla Società delle rimanenze a lento rigiro e altre variazioni pari a + 54 mila euro di utilizzo del materiale di consumo;
- b) Costi per servizi: incremento di 3.183 mila euro rispetto all'esercizio precedente in particolare si rilevano:

- incremento di 3.045 mila euro determinato dai maggiori costi per servizi amministrativi e informatici inclusi i conguagli degli esercizi precedenti;
 - incremento di 408 mila euro delle prestazioni professionali e consulenze principalmente determinato dall'affidamento di servizi di due diligence relativi a future acquisizioni;
 - decremento di 290 mila euro nei costi per pedaggi per accesso all'infrastruttura ferroviaria per effetto dell'atto modificativo del contratto di servizio di trasporto ferroviario assegnato dalla Regione Umbria a Trenitalia S.p.A.;
 - incremento di 20 mila euro quale variazione netta complessiva delle altre voci.
- c) Altri costi operativi: incremento di 18 mila euro per maggiori oneri di gestione dovuti a conguagli generati dalla rendicontazione dei costi e dei ricavi delle società consorili TPL (188 mila euro) e parzialmente compensati da minori costi per minusvalenze da alienazione cespiti per 167 mila euro, oltre a variazioni complessive nette in diminuzione per 3 mila euro nelle altre voci minori.

Complessivamente il **Margine operativo lordo (EBITDA)** si attesta a 14.252 mila euro, registrando un decremento di 2.364 mila euro rispetto allo scorso anno (14,2%) per effetto delle variazioni sopra esposte.

Gli **Ammortamenti** diminuiscono di un importo pari a 468 mila euro dovuto a minori ammortamenti netti (per 420 mila euro) principalmente riferita al raggiungimento della vita utile del materiale rotabile di proprietà della Società, oltre a minori ammortamenti netti (per 48 mila euro) derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 sui fabbricati civili a seguito della sublocazione da parte di Busitalia Sita Nord di una porzione di immobile a Busitalia Rail Service S.r.l..

Le **Svalutazioni** sono pari a 1.572 mila euro e sono relative alla svalutazione crediti effettuata dalla società in funzione dell'applicazione del principio IFRS9.

Per effetto di quanto descritto, il **Risultato Operativo (EBIT)** si attesta ad un valore positivo di 4.484 mila euro registrando una variazione in diminuzione di 3.468 mila euro rispetto al 2023.

I **Proventi e Oneri finanziari** (Risultato Della Gestione Finanziaria) presentano una variazione negativa di 847 mila euro principalmente determinata dai seguenti effetti contrapposti:

- decremento dovuto a minori dividendi per 4.586 mila euro deliberati dalla controllata Ataf Gestioni e dalla controllata Busitalia Rail Service S.r.l. in funzione dei risultati registrati nei Bilanci 2023 delle rispettive società;
- incremento di 27 mila euro dei proventi finanziari derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 a seguito della sublocazione da parte della Società di una porzione di immobile a uso ufficio alla controllata Busitalia Rail Service S.r.l.;
- decremento di 78 mila euro dei proventi finanziari relativi agli interessi attivi maturati sul conto corrente intersocietario aperto con la capogruppo FS;

- decremento per 5.900 mila euro degli oneri finanziari a seguito della svalutazione del valore della partecipazione della società Busitalia Campania S.p.A. effettuata al 31 dicembre 2023 e pari a 0 nel 2024;
- incremento di 2.088 mila euro relativo all'accantonamento a fondo rischi su partecipazione della società Busitalia Campania S.p.A. a seguito dell'analisi di sensitivity effettuata sul valore della partecipazione;
- decremento di 64 mila euro per gli oneri finanziari per benefici ai dipendenti IAS 19 legato agli effetti attuariali dell'interest cost;
- incremento di 299 mila euro per gli oneri finanziari su debiti verso Fercredit S.p.A. per l'effetto combinato dell'incremento dei tassi di interesse e della sottoscrizione di nuove pratiche di finanziamento;
- decremento di 143 mila euro per minori oneri finanziari su debiti verso la controllante FS per effetto di un minor utilizzo della linea di credito e del rimborso a scadenza delle ultime rate di finanziamento;
- decremento di 70 mila euro per minori oneri finanziari su leasing in applicazione dell'IFRS16;

Le **Imposte Sul Reddito** per l'esercizio 2024 sono pari a 149 mila euro e fanno riferimento per 120 mila euro alla quota corrente dell'IRAP e per 29 mila euro a rettifiche delle imposte derivanti dagli esercizi precedenti.

Il **Risultato netto dell'esercizio 2024** si attesta quindi a un valore positivo di 2.225 mila euro, con un decremento, rispetto al 2023, di 4.464 mila euro.

Stato Patrimoniale riclassificato

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Capitale circolante netto gestionale	40.593	32.362	8.231
Altre attività nette	(2.216)	1.284	(3.500)
Capitale circolante	38.377	33.646	4.731
Immobilizzazioni tecniche	80.745	90.011	(9.266)
Partecipazioni	35.331	36.419	(1.088)
Capitale immobilizzato netto	116.076	126.430	(10.354)
TFR	(8.625)	(9.465)	840
Altri fondi	(11.409)	(7.782)	(3.627)
TFR e Altri fondi	(20.034)	(17.247)	(2.787)
CAPITALE INVESTITO NETTO	134.419	142.829	(8.410)
Posizione finanziaria netta a breve	4.251	9.130	(4.879)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	52.200	57.912	(5.712)
Posizione finanziaria netta	56.451	67.042	(10.591)
Mezzi propri	77.968	75.787	2.181
TOTALE COPERTURE	134.419	142.829	(8.410)

Il **Capitale Investito Netto**, pari a 134.419 mila euro, presenta a fine esercizio una variazione in diminuzione di 8.410 mila euro rispetto all'esercizio precedente per l'effetto congiunto dato da:

- incremento del **Capitale Circolante** (8.231 mila euro), imputabile principalmente a:
 - un decremento delle "Rimanenze" pari a 1.420 mila euro principalmente dovuto all'iscrizione di un fondo svalutazione magazzino pari a 1.265 mila euro a seguito della valutazione delle rimanenze a lento rigiro, e per 155 mila euro derivanti dalla movimentazione del magazzino nel corso dell'esercizio;
 - un incremento di 478 mila euro dei "Crediti commerciali" sostanzialmente derivante dalle logiche di incasso di periodo;
 - un incremento di 842 mila euro del Fondo Svalutazione Crediti commerciali in applicazione dell'IFRS9;
 - un decremento di 10.015 mila euro dei "Debiti commerciali" legato sostanzialmente al pagamento delle fatture di acquisto degli autobus ricevute alla fine dell'esercizio precedente e pagate nel corso del 2024, oltre alle variazioni legate ai pagamenti di fine periodo;
- decreimento delle **Altre attività Nette** di 3.500 mila euro per effetto del:
 - decremento di 616 mila euro del credito per bonus accise sul carburante per effetto degli utilizzi di periodo tramite compensazione;
 - decremento di 232 mila euro nei crediti tributari relativi alla cessione del credito IRES alla Holding FS;

- decremento di 2.327 mila euro per effetto degli incassi ricevuti nell'esercizio e riferiti ai ristori Covid-19;
- incremento di 730 mila euro per accantonamenti al fondo svalutazione crediti a seguito di analisi sul parco clienti;
- incremento di 731 mila euro per accantonamenti a fondo svalutazione crediti in applicazione dell'IFRS9;
- incremento di 470 mila euro nei crediti per consolidato fiscale IRES per maggiori ritenute di acconto di competenza del periodo;
- incremento di 127 mila euro nei risconti attivi;
- incremento di 14 mila euro delle imposte anticipate relativi agli effetti fiscali derivanti dall'applicazione dello IAS19;
- variazioni nette in diminuzione di 205 mila euro nelle voci residuali.

Decremento del **Capitale Immobilizzato Netto** pari a 10.354 mila euro determinato dalle seguenti variazioni:

Lato immobilizzazioni tecniche si rileva una diminuzione pari a 9.266 mila euro dovuta a:

- decrementi per ammortamenti complessivi pari a 8.195 mila euro di cui 2.622 mila euro relativi ai Diritti d'uso in applicazione dell'IFRS 16;
- variazione in diminuzione per gli incassi dei contributi in c/investimenti per euro 1.174 mila euro;
- variazione in aumento per 770 mila euro per effetto degli investimenti di periodo relativi ad allestimenti del sistema informativo di bordo di autobus acquistati alla fine dell'esercizio precedente, oltre a sviluppi di software aziendali e materiale informatico;
- variazione in diminuzione pari a 34 mila euro per effetto delle dismissioni;
- variazione in diminuzione di 779 mila euro con riferimento alla sublocazione di una porzione di immobile alla controllata Busitalia Rail Service oggetto di applicazione dell'IFRS16;
- variazione netta in aumento di 146 mila euro legata all'effetto *remeasurement* relativo ai rinnovi di contratti di locazione in essere in applicazione dell'IFRS16.

Lato partecipazioni, si rileva una diminuzione pari a 1.088 mila euro per effetto, da un lato, del rimborso di una quota di partecipazione del Capitale sociale della controllata Ataf Gestioni (-1.699 mila euro) e, dall'altro, dell'incremento derivante dall'acquisizione delle quote della partecipazione della società Firenze City Sightseeing (+561 mila euro), oltre all'aumento del capitale sociale della società Busitalia Campania (+50 mila euro) a seguito dell'operazione di ricapitalizzazione avvenuta nell'esercizio e riferita alle perdite registrate al 31 dicembre 2024.

Variazione in aumento del **TFR ed altri Fondi** per un importo pari a 2.787 mila euro dovuto a:

una riduzione della voce "TFR" pari a 840 mila euro determinata dalle liquidazioni e anticipazioni, erogate nel corso dell'esercizio per 1.177 mila euro e dalle perdite attuariali rilevate a seguito dell'applicazione dello IAS 19 pari a 58 mila euro insieme agli effetti economici di rivalutazione dell'*interest cost* pari a 279 mila euro.

Una variazione netta della voce "Altri fondi" pari a 3.627 mila euro per l'effetto congiunto di:

- incrementi per accantonamenti al fondo rischi su partecipazioni per 6.882 mila euro a seguito della valutazione di sensitivity svolta sugli esiti del test di impairment relativi alla controllata Busitalia Campania, accantonamenti al fondo contenzioso verso personale per 994 mila euro per effetto delle valutazioni dei rischi derivanti da cause giuslavoristiche in essere, dal rinnovo del contratto collettivo nazionale CCNL e del contratto collettivo aziendale CCA, e accantonamenti al fondo contenzioso verso terzi per 656 mila euro;
- decremento complessivo tra rilasci e utilizzi per 4.600 mila euro a seguito dell'operazione di ricapitalizzazione effettuata nel 2024 e della successiva copertura delle perdite, registrare nel corso del 2023, nei confronti della controllata Busitalia Campania, oltre a utilizzi complessivi per 306 mila euro del fondo bilaterale (271 mila euro) e del fondo contenzioso con personale per cause giuslavoristiche (35 mila euro).

La **Posizione finanziaria netta** rappresenta un indebitamento complessivo di 56.451 mila euro al 31 dicembre 2024, in diminuzione di 10.591 mila euro rispetto al 2023.

La Posizione finanziaria presenta complessivamente le seguenti variazioni:

- riduzione di 7.719 mila euro dei "Finanziamenti da soci" per rimborsi delle rate scadute dei finanziamenti concessi dalla controllante Ferrovie dello Stato Italiane per l'acquisizione delle partecipazioni della controllata estera QBuzz BV per l'aumento del capitale sociale della controllata Busitalia Veneto SpA) e per l'operazione di ricapitalizzazione della controllata Busitalia Campania SpA;
- incremento di 4.456 mila euro dei "Finanziamenti da soci" relativi all'accensione di una nuova linea di credito concessa dalla controllante Ferrovie dello Stato Italiane SpA per l'operazione di ricapitalizzazione della Società Busitalia Campania SpA (di cui 891 mila euro relativi alla quota a breve termine);
- riduzione di 7.007 mila euro dei "Debiti finanziari verso società del Gruppo" per rimborsi delle rate scadute dei finanziamenti sottoscritti con la consociata Fercredit per l'acquisizione di autobus (di cui 365 mila euro relativi alla quota a breve termine);
- incremento di 7.915 mila euro dei "Debiti finanziari verso società del Gruppo" a seguito della sottoscrizione di nuovi finanziamenti finalizzati all'acquisizione di autobus con la società Fercredit S.p.A.;
- riduzione di 2.279 mila euro delle "passività finanziarie non correnti" relativa all'indebitamento finanziario derivante dal piano di ammortamento dei contratti di leasing in applicazione dell'Ifrs 16;
- incremento di 109 mila euro delle "passività finanziarie correnti" principalmente per effetto del *remesurement* del piano di ammortamento dei contratti di leasing in applicazione dell'Ifrs 16;
- incremento di 5.486 mila euro delle "attività finanziarie" relative al saldo del conto corrente intersocietario aperto con la Holding FS e strettamente connesso all'andamento della liquidità corrente derivanti dai flussi del capitale circolante;
- incremento di 580 mila euro delle "attività finanziarie" relative al credito per leasing finanziario ai sensi dell'Ifrs 16 in seguito alla sottoscrizione del contratto di sublocazione a favore della controllata Busitalia Rail Service S.r.l. di una porzione dell'immobile (di cui 28 mila euro relativi alla quota corrente).

I mezzi propri sono pari a 77.968 mila euro con una variazione in aumento di 2.181 mila euro rispetto all'esercizio precedente. La variazione è determinata dal risultato d'esercizio di periodo, che ha portato un utile di 2.225 mila euro e, in via residuale, dall'impatto delle perdite attuariali derivanti dall'applicazione dello IAS 19 per 44 mila euro.

INVESTIMENTI

Nel corso dell'esercizio la Società ha realizzato investimenti complessivi per 770 mila euro che hanno interessato:

- a) investimenti in "Immobili, impianti e macchinari" per 430 mila euro relativi principalmente agli allestimenti e ai sistemi informativi di bordo di autobus acquistati alla fine dell'esercizio precedente (358 mila euro) e materiale informatico (72 mila euro).
- b) investimenti in "attività immateriali" per 340 mila euro legati agli sviluppi del *software* aziendale integrato "Board", oltre agli sviluppi del Software utilizzato per la rendicontazione dei Ricavi da mercato in particolare l'upgrade del sistema di vendita on line e dell'interfaccia "Busitalia Qrane" utilizzata dalla controllata Qbuzz.

Nel mese di febbraio sono stati immessi in esercizio n. 39 nuovi autobus ad alimentazione ibrida utilizzati per il servizio extraurbano il cui significativo investimento è stato effettuato nella seconda metà dell'esercizio precedente. Gli investimenti descritti, associati alla contestuale dismissione del parco veicoli di un numero analogo di autobus con maggiori anni di servizio, ha portato a un mantenimento dell'età media sul parco uguale all'anno precedente. Età media del parco autobus 10,6 anni. Il parco veicoli in esercizio a fine anno 2024 è di n. 668 veicoli, suddivisi in n. 39 veicoli destinati al noleggio con conducente e n. 629 veicoli per lo svolgimento del servizio TPL. Rispetto all'esercizio precedente si rileva un incremento della flotta con alimentazione ibrida in particolare risulta così composta: n. 104 autobus ibridi, n. 4 elettrici, n. 24 alimentati a metano e n. 536 autobus alimentati a gasolio.

Nell'anno 2024 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 2025.

ATTIVITA' DI RICERCA, SVILUPPO E INNOVAZIONE

Nel corso del 2024 non sono stati attivati dalla Società attività o progetti di ricerca, sviluppo e innovazione.

PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DELLE SOCIETA' CONTROLLATE

Nel corso dell'esercizio 2024 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 S.p.A. attraverso la società controllata **Busitalia Rail Service S.r.l.**, e 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 la 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.;** si rileva che tale partecipazione è stata acquisita 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, nel 2024 le Società controllate e partecipate che svolgono prevalentemente servizi di TPL 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.

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 dei mancati riconoscimenti degli adeguamenti inflattivi dei corrispettivi chilometrici ha chiuso l'esercizio con un risultato negativo.

Di seguito, si riassumono i risultati di Conto Economico delle società controllate dirette registrati nell'esercizio 2024:

- Busitalia Rail Service S.r.l.:
 - o RICAVI pari a 149 milioni di euro con un incremento di 60 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
 - o EBITDA di 13,4 milioni di euro con un'incidenza del 9% rispetto al totale ricavi;
 - o Risultato Netto, si registra un utile di 7,8 milioni di euro in aumento rispetto al 2023 di 1,6 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. In data 14 novembre 2024, la Società ha trasmesso a Simet la proposta irrevocabile di acquisto del Ramo d'Azienda con efficacia del trasferimento a partire dal 1° gennaio 2025. In attesa del verificarsi di tutte le condizioni poste a fondamento dell'operazione di acquisto e in accordo tra le parti interessate, il contratto di affitto è stato prorogato fino al 28 Febbraio 2025.

- Busitalia Veneto S.p.A.:

- RICAVI pari a 105,1 milioni di euro con un incremento di 2,8 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
- EBITDA di 17,3 milioni di euro con un'incidenza del 16,5% rispetto al totale ricavi;
- Risultato Netto registra un utile di 1,4 milioni di euro, in peggioramento di 1,2 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

Tale risultato attesta il patrimonio netto della Società ad un valore pari a 5,5 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 circa 38,2 milioni di euro in sostanziale aumento rispetto all'esercizio precedente;
- EBITDA pari a 348 mila euro con un'incidenza dello 0,91% rispetto al totale ricavi;
- Risultato Netto che registra una perdita di 2,3 milioni di euro.

Tale risultato riduce il patrimonio della Società che si attesta ad un valore negativo, pari a 7,6 milioni di euro trovando applicazione 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 di 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 2,3 milioni di euro), configurandosi così la fattispecie di cui all'art. 2447 del Codice Civile. A tal proposito, Busitalia Sita Nord S.r.l. è intervenuta ed, in data 20 febbraio 2025, ha rappresentato l'intenzione e l'impegno di dare il necessario supporto finanziario e patrimoniale alla controllata. Ha inoltre confermato l'intenzione e l'impegno, in sede di assemblea della controllata, di coprire le perdite realizzate (al netto di quelle sterilizzate) pari a 2,3 milioni di euro e di far fronte all'aumento del capitale sociale della Busitalia Campania (per un importo pari a 1 milione di euro) al fine di uscire dalla fattispecie di cui all'art. 2447 del Codice Civile.

- Savit S.r.l. (dati reporting IAS/IFRS):

- RICAVI pari a 17,5 milioni di euro con un incremento di 3,3 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
- EBITDA con un importo positivo pari a 112 mila euro con un'incidenza dello 0,6% rispetto al totale ricavi;
- Risultato Netto negativo di circa 285 mila euro.

- Firenze City Sightseeing S.r.l. (dati reporting IAS/IFRS):

- RICAVI pari a 2,4 milioni di euro in linea con l'esercizio precedente;
- EBITDA con un importo positivo pari a 560 mila euro con un'incidenza del 23,16% rispetto al totale ricavi;
- Risultato Netto negativo di circa 393 mila euro.

- Ataf Gestioni S.r.l.:

- RICAVI pari a 8,1 milioni di euro con un incremento di 2,4 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
- EBITDA pari a 7,7 milioni di euro con un'incidenza del 95,2 % rispetto al totale ricavi;
- Risultato Netto positivo pari a 7,7 milioni di euro, con un incremento di 3 milioni di euro rispetto all'anno precedente.

La società Ataf Gestioni svolgeva la gestione dei servizi di TPL nell'area metropolitana fiorentina. Tale gestione si è conclusa a far data dal 1° novembre 2021 a seguito di cessione al nuovo concessionario Autolinee Toscane SpA. Nel corso del 2024, la società ha proseguito, nella gestione delle principali partite economico-patrimoniali pendenti in particolare nella definizione dei rapporti con i consorzi di imprese di cui è parte, sia con gli Enti appaltanti sia con le altre società facenti parte del Consorzio di imprese operanti nella Regione Toscana.

Con riferimento alle società estere:

- Qbuzz B.V.(dati reporting IAS/IFRS):
 - RICAVI pari a circa 368,7 milioni di euro con un incremento di 25,6 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
 - EBITDA con un valore positivo pari a 45,9 milioni di euro, con un'incidenza del 12,5% rispetto al totale ricavi;
 - Risultato Netto con una perdita di 6,7 milioni di euro con un peggioramento di 9,1 milioni di euro dell'esercizio precedente.
- QBUZZ Mobility Service B.V. (dati reporting IAS/IFRS):
 - 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.

Nel corso del 2024 sono proseguiti le concessioni già in essere nell'esercizio precedente e che proseguiranno il servizio fino a naturale scadenza. Nel dettaglio la concessione Bestuur Regio Utrecht (BRU) terminerà nel dicembre 2025 mentre le concessioni di Groningen Drenthe (GD) e Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem (DMG) termineranno rispettivamente nel 2034 e nel 2033.

Si evidenzia che le concessioni di Zuid Holland Noord (ZHN) e Fryslân (FR), recentemente aggiudicate, sono state implementate nel dicembre 2024, e scadranno rispettivamente nel 2039 e nel 2034.

Le Società Consortili partecipate dalla controllata Qbuzz B.V. hanno chiuso il bilancio al 31 dicembre 2024 in sostanziale pareggio. Tale risultato è legato alla natura di tali società, che presidiano la gestione dei contratti di servizio, ma con l'effettuazione dei servizi attraverso risorse umane e tecniche assicurate dai consorziati.

QUADRO MACROECONOMICO

Nel 2024 il contesto economico globale ha mostrato una buona capacità di adattamento e tenuta¹. Condizioni del mercato solide e inflazione in calo hanno contribuito a sostenere una crescita moderata, sebbene caratterizzata da rischi al ribasso e da un'elevata incertezza, accentuata dall'instabilità del contesto internazionale per effetto del prolungarsi del conflitto in Ucraina e l'ampliarsi degli scontri in Medio Oriente. Le principali economie hanno continuato a mostrare andamenti eterogenei: se negli Stati Uniti la dinamica del PIL è stata superiore alle attese, la Cina ha assistito a un rallentamento della crescita; l'area Euro, invece, ha poco più che ristagnato, mostrando tuttavia segnali di ripresa dal terzo trimestre dell'anno, in particolare grazie all'inatteso incremento congiunturale della Germania. Gli indicatori relativi al commercio internazionale hanno visto un rialzo significativo nel secondo e nel terzo trimestre dell'anno, spinti dal forte aumento dell'interscambio statunitense e cinese. Dati più recenti indicano un rallentamento per il quarto trimestre e, in prospettiva, gli esiti delle elezioni presidenziali negli Stati Uniti rappresentano un elemento di incertezza per gli scambi internazionali di merci e servizi, a causa delle annunciate politiche protezionistiche dell'amministrazione Trump.

Dal lato dei prezzi al consumo², nel 2024 la dinamica dell'inflazione è apparsa tendenzialmente in calo, nell'Eurozona più che negli Stati Uniti, nonostante gli attesi rimbalzi di novembre, dovuti principalmente a effetti base relativi ai prezzi dell'energia. I mercati delle materie prime energetiche hanno mostrato una moderata volatilità, con il prezzo del gas che in Europa ha fatto segnare una tendenza ininterrotta al rialzo nella seconda parte dell'anno, collocandosi a fine dicembre quasi a 50/mwh³, da un minimo di 24/mwh a marzo. La quotazione del greggio (Brent), dopo una moderata crescita nei primi mesi dell'anno, ha registrato un calo a causa della debolezza della domanda cinese e dell'aumento dell'offerta, e a fine dicembre era scambiato a circa 75 dollari al barile, sui minimi da tre anni. Nel contesto di sostanziale riduzione dell'inflazione, le principali banche centrali hanno proseguito il percorso di allentamento delle condizioni monetarie. La Banca Centrale Europea, dopo il primo intervento a giugno, ha apportato tre ulteriori tagli dei tassi di policy, mentre la Federal Reserve, a settembre, ha tagliato i tassi di interesse di 50 punti base, cui è seguito un ulteriore taglio di 25 punti a novembre.

Considerando questo scenario, secondo le stime di Prometeia, la crescita del Prodotto Interno Lordo mondiale per l'anno 2024 si è attestata al +3,1% rispetto al 2023, mentre l'andamento del commercio mondiale è apparso in crescita del +2,3%. La proiezione di crescita che ci si attende nel 2025 vede una lieve riduzione del ritmo di espansione del PIL mondiale (+2,8%), che riguarderà sia i paesi industrializzati (+1,5%) sia quelli emergenti (+3,5%).

In tale contesto, l'economia italiana ha attraversato il turbolento periodo storico avviato dalla pandemia con risultati migliori della media dei paesi dell'area Euro e il PIL italiano ha velocemente recuperato e superato i livelli del 2019. Nel corso del 2024, tuttavia, la crescita ha gradualmente perso velocità, mostrando un rallentamento in parte atteso, considerando che le ottime performance del nostro paese sono attribuibili in modo rilevante agli abbondanti stimoli fiscali e soprattutto al Superbonus edilizio, misure temporanee destinate a produrre un rimbalzo negativo una volta terminate. Nonostante l'apporto significativo della componente pubblica sostenuta dal PNRR e la sostanziale tenuta della spesa delle famiglie, infatti, gli investimenti sono apparsi in forte flessione nella seconda parte del 2024 e anche l'andamento delle esportazioni è stato inferiore alle attese, subendo più del previsto le difficoltà della Germania, con cui condividiamo un

¹ Fonte dati macroeconomici Prometeia, dicembre 2024.

² A dicembre 2024 l'indice dei prezzi al consumo IPC per l'area Euro è stato pari al 2,4% su base annua, e il corrispondente indice CPI per gli USA pari al 2,9% su base annua.

³ I valori si riferiscono al prezzo del gas naturale di riferimento per i mercati europei (Title Transfer Facility, TTF).

modello di sviluppo basato su manifattura ed export. L'Italia ha chiuso il 2024 con una crescita del PIL pari al +0,5% rispetto all'anno precedente. L'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale, in moderazione nel corso dell'anno, ha visto una crescita dell'1,0% rispetto al 2023.

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Nel 2024 i volumi di domanda di mobilità dei passeggeri sono entrati in una **fase di stabilizzazione**, dopo la ripresa avvenuta alla fine dell'emergenza pandemica. I flussi veicolari extraurbani e il trasporto ferroviario di media e lunga distanza risultano ormai completamente recuperati, ma persiste ancora un **gap nei passeggeri del trasporto pubblico locale**.

In generale, **la domanda complessiva di mobilità** continua a mostrare **segnali di recupero** rispetto alla fase post-Covid, come già osservato nel 2023. Per il primo semestre del 2024, infatti, il volume totale di spostamenti ha raggiunto i 96,5 milioni, lo stesso livello registrato nello stesso periodo dell'anno precedente. Tuttavia, rispetto al 2019, si nota che la domanda si attesta ancora ad un livello inferiore di circa il 9,5%.

In termini di passeggeri*km, la domanda nel 2024 ha registrato una diminuzione del 5,7% rispetto al 2023 e dell'11,7% rispetto al 2019. Questi risultati sono principalmente attribuibili al progressivo esaurirsi dell'effetto positivo legato alla crescita dei viaggi di media e lunga percorrenza, che aveva caratterizzato la ripresa della domanda nel 2021 e nel 2022 durante la fase post-emergenza sanitaria. Nel 2024, tale dinamica sta lentamente svanendo.

Nel confronto con il 2023, si osserva una leggera **diminuzione del tasso di mobilità complessivo**, che nel primo semestre del 2024 si è fermato all'80,1%, leggermente sotto il valore registrato nello stesso periodo del 2023 (80,8%).

La quota di popolazione "non-mobile", ovvero la percentuale di persone che non si sono spostate durante la giornata, è aumentata al 13,2% nella prima metà del 2024, rispetto al 12% dello stesso periodo dell'anno precedente. Per il 2023 le motivazioni dietro a tali numeri sono dati principalmente dal "non aver avuto la necessità di fare spostamenti" (69,7%), mentre fattori come la paura del contagio (0,1%) o l'assenza di mezzi di trasporto (1,8%) non sembrano avere un'influenza significativa.

Analizzando la mobilità in base alle diverse modalità di trasporto, si conferma la **tendenza predominante all'utilizzo dell'automobile**, sebbene nel primo semestre del 2024 si registri una diminuzione significativa del 2,5% rispetto allo stesso periodo del 2023.

Come già osservato nel 2023, si registra un **crescente ricorso alla mobilità sostenibile**, con un aumento del 2,9% tra il primo semestre del 2023 e quello del 2024, sebbene essa sia ancora al di sotto di 1,6 punti rispetto al 2019. In particolare, la mobilità pedonale e la mobilità ciclistica crescono rispettivamente del 2,4% e dello 0,3% nel confronto tra i primi semestri del 2023 e del 2024.

Il trasporto con mezzi pubblici, infine, continua a recuperare lentamente dopo il forte calo del 2020: nel primo semestre del 2024 la quota di spostamenti effettuati con il trasporto pubblico raggiunge l'8,0%, con un lieve incremento rispetto al 7,8% del 2023. Tuttavia, permane ancora un divario di oltre 2 punti percentuali rispetto ai livelli pre-pandemia del 2019, quando si attestava al 10,8%.

La domanda di mobilità è fortemente influenzata dalla **diffusione del lavoro a distanza**, che contribuisce a ridurre il numero di spostamenti, nonostante gli smart workers tendano a privilegiare i mezzi pubblici rispetto all'auto. Rispetto al 2023, la quota di *smart workers* è rimasta pressoché stabile, attestandosi intorno ai 3,5 milioni, con una lieve flessione dello 0,8% rispetto al 2023 e un calo significativo dell'85% rispetto al 2020.

Altri fattori che incidono sulla domanda di mobilità includono il **calo demografico** previsto per i prossimi 20 anni, che potrebbe ridurre gli spostamenti del 7% entro il 2044 secondo uno scenario mediano. In particolare, si prevede una contrazione della domanda tra i giovani, con un conseguente minor utilizzo dei mezzi pubblici.

Al contrario, i **flussi turistici** rappresentano un elemento di crescita della domanda, soprattutto per il trasporto collettivo, la mobilità pedonale e i servizi di micromobilità e sharing. Tuttavia, tale aumento della domanda è accompagnato dalle problematiche legate al **fenomeno dell'"over tourism"**.

Nel periodo post-pandemia, le motivazioni degli spostamenti erano prevalentemente legate alla gestione familiare, mentre quelli per il tempo libero risultavano più contenuti. Nel primo semestre del 2024, però, questa dinamica si è invertita: **gli spostamenti per il tempo libero** sono risaliti al 30%, superando di oltre due punti la quota registrata nello stesso periodo del 2023, pur restando ancora inferiori di quasi 8 punti rispetto ai livelli del 2019. Parallelamente, la quota di **spostamenti per la gestione familiare** è scesa dal 35% del 2023 al 32,3% nel 2024, avviandosi gradualmente al valore del 2019 (26,2%).

Si evidenzia una **ripresa positiva della domanda nel trasporto pubblico locale**, che ha recuperato dopo il crollo del 2020, quando i passeggeri erano diminuiti del 46%. Nel 2023, il divario rispetto ai livelli pre-pandemia si è ridotto al -13%, e le previsioni (non essendo ancora disponibili i dati consuntivi dello scorso anno) indicano che nel 2024 il settore potrebbe essersi avvicinato ad un **consistente recupero**, con una contrazione limitata al -3% rispetto al 2019.

Per quanto riguarda il **trasporto pubblico locale su gomma**, tra il 2019 e il 2023 è stato registrato un andamento negativo (poco sopra il -20%) della domanda. Inoltre, si rileva una notevole diminuzione del numero di imprese nel lungo periodo, con una riduzione di quasi il 30% tra il 2005 e il 2022. Anche il numero degli addetti mostra una flessione, seppure a un ritmo più contenuto, registrando un calo del 9,3% nello stesso periodo.

In merito alla **classe ambientale del parco autobus**, lo standard Euro 6 rappresenta un terzo dei mezzi in circolazione, con una quota quasi raddoppiata negli ultimi quattro anni. Tuttavia, oltre il 20% dei mezzi appartiene ancora alle classi non superiori all'Euro 2, che dal 2025 non potranno più circolare nel trasporto pubblico locale. Inoltre, gli autobus Euro 3 costituiscono ancora il 16,8% del totale.

L'età avanzata degli autobus evidenzia un ritardo nell'attuazione della transizione ecologica, con quasi la metà della flotta (46,4%) che nel 2023 supera i 15 anni.

SCENARIO COMPETITIVO

Secondo l'Osservatorio Nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico Locale, 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 €**.

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 capitale – servizi periferici (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 è stata **aggiudicata nel 2024** a SATI Spa, 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. La gara **risulta andata deserta** e si prevede venga ribandita;
- ✓ **Urbani minori Lazio (2023):** affidamento net cost dei servizi TPL urbani dei comuni minori del Lazio, suddiviso in 11 lotti, per complessivi 30 milioni di bus*km/anno; aggiudicati nel 2024 ad operatori locali.

Nel corso del 2024, si è concluso l'iter di aggiudicazione dei servizi TPL urbani ed extraurbani provinciali della **Campania**⁴. Nello specifico, Busitalia Campania **si è aggiudicata il Lotto 1 di Salerno** (in RTI con Sita Sud s.r.l.) ed il **Lotto 4 di Napoli**, in qualità di concorrente singolo. Nel corso del presente anno si procederà con la sottoscrizione dei contratti di servizio e con le attività di subentro ai gestori attuali.

⁴ Affidamento *net cost* dei servizi di TPL su gomma urbani ed extraurbani dell'intera regione, con esclusione dell'ambito urbano di Napoli comune. La gara, avviata nel 2018 e ripresa nel 2022 con consegna delle offerte nel 2023, riguardava l'assegnazione di quattro lotti: Salerno, Avellino-Benevento, Caserta e servizi suburbani di Napoli; per complessivi 100 milioni di bus*km/anno.

Per quanto attiene agli altri bacini in cui Busitalia Sita Nord S.r.l. e le sue controllate operano, **a marzo 2024 la Regione Umbria** ha avviato la procedura di gara “ristretta” per l'affidamento dei servizi TPL autofilometro tranviari dell'intero bacino regionale (attualmente operati da Busitalia Sita Nord, ed operatori locali, attraverso tre diverse società consorziali “Scarl”), suddiviso in quattro lotti per complessivi **24 milioni di vett*km e corrispettivi pubblici di circa 70 milioni di euro**. **Busitalia** ha partecipato alla fase di prequalifica su tutti i lotti, e rimane in attesa dell'esito di questa prima fase di gara, cui seguirà l'invito a presentare offerta (previsto per il primo semestre del 2025).

Inoltre, si prevede per il 2025 l'indizione della procedura di gara per l'affidamento dei servizi urbani ed extraurbani (in un unico lotto) **del bacino di Rovigo** (circa **6,5 milioni di bus*km**), attualmente gestito da Busitalia Sita Nord s.r.l. attraverso la propria controllata **Busitalia Veneto S.p.A.**

Per quanto concerne le future gare in ambito nazionale, al netto delle procedure sopra riportate, si prevede nel prossimo futuro (entro il 2030) la pubblicazione di **ulteriori bandi di gara** su diversi bacini per un valore complessivo, in termini di fatturato, di circa **1,8 miliardi di euro annui** (circa il 25% dell'intero mercato TPL gomma); con particolare riferimento alle regioni del **Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Marche e Puglia**.

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, DMG, Zuid Holland Nord e Fryslan** (questi ultimi due bacini aggiudicati nel 2023 ed entrati in esercizio a dicembre 2024). Per quanto attiene al bacino di Utrecht, nel corso del 2024 la Società non si aggiudicata la gara per la prosecuzione del servizio ed il nuovo gestore subentrerà a dicembre 2025. A livello complessivo, i nuovi affidamenti compenseranno il fatturato del cessato contratto per il bacino di Utrecht.

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 2024 varie attività finalizzate al miglioramento delle performance ambientali fornendo il proprio contributo al perseguitamento degli obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs – Agenda 2030).

In particolare, il rinnovamento del parco mezzi ha visto nel 2024 l'introduzione di 39 nuovi autobus alimentati a gasolio Euro 6 ibridi, mentre per il 2025 è prevista la messa in esercizio di 7 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, 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, relativamente all'utilizzo del gasolio HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), si specifica che nel 2024 è stata aggiudicata la gara per l'acquisto di gasolio HVO al fine di garantirne, già a partire dal 2025, l'utilizzo su tutti i mezzi diesel.

Tale progetto si inquadra nel più ampio obiettivo di realizzare un ecosistema di mobilità integrata, sempre più sostenibile e digitale.

In questo contesto, è proseguita la collaborazione con Qbuzz per l'implementazione del sistema Q-Rane, volto a monitorare in modo integrato e digitalizzato i consumi e le performance degli autobus. Tale progetto rappresenta un passo fondamentale nel percorso di evoluzione energetica e tecnologica intrapreso da Busitalia.

L'agire sostenibile di Busitalia si è concretizzato, inoltre, anche mediante la promozione di un utilizzo sempre più efficiente delle risorse energetiche. Tra le azioni intraprese vi sono l'approvvigionamento di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili certificate e la sostituzione degli impianti di illuminazione con dispositivi a tecnologia LED a basso consumo presso alcuni depositi della Direzione Operativa.

Per quanto riguarda i 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, UNI EN 13816:2002 e SA8000:2014.

Il Certificato che attesta il Sistema Gestione Qualità (di seguito 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 Sistema di Gestione Ambientale (di seguito 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, 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. Gestione parcheggi ed aree di sosta". (IAF: 31, 35)

Il Certificato che attesta il Sistema di Gestione della Sicurezza sul Lavoro (di seguito 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)

Il Certificato che attesta il Sistema di Gestione finalizzato alla Responsabilità Etica e Sociale, conforme ai requisiti della normativa SA8000:2014, è valido per il campo di applicazione "Progettazione ed erogazione di servizi di trasporto su gomma, ferro e mobilità alternativa. Noleggio, sostitutivi e integrativi di corse ferroviarie e servizi atipici. Gestione aree di deposito e manutenzioni".

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 2024 sono state effettuate dall'Ente di Certificazione le attività di rinnovo delle Certificazioni 9001, 14001, 45001 e 13816 con esito positivo. Inoltre, contestualmente alle verifiche di rinnovo, è stato implementato il Sistema di gestione per la Responsabilità Etica e Sociale per tutti i siti di Busitalia - Sita Nord.

Nell'anno 2024, oltre alle attività di rinnovo di tutte le Certificazioni, conclusasi con esito positivo, è stata validata dall'Ente Terzo anche l'implementazione della norma di Responsabilità Etica e Sociale SA8000:2014.

CLIENTI

Nel corso dell'anno 2024 Busitalia ha sviluppato progetti ed iniziative volte al miglioramento dell'offerta e allo sviluppo del business con l'obiettivo di sostenere la crescita della domanda di trasporto pubblico a beneficio della collettività e della riduzione dell'impatto ambientale.

Il filo conduttore di tutte le attività è stato la valorizzazione e promozione dei servizi offerti sotto il profilo della sostenibilità ambientale, dell'integrazione modale e dell'accessibilità, quest'ultima resa possibile anche attraverso una collaborazione continua con Trenitalia e l'implementazione dei canali di vendita digitali.

Per quanto riguarda l'implementazione di nuovi servizi ed il potenziamento del network di collegamenti verso gli aeroporti e destinazioni turistiche, si segnalano:

- interventi di rimodulazione e potenziamento del servizio UMBRIA AIRLINK che collega l'aeroporto internazionale dell'Umbria San Francesco alle città di Perugia e Assisi;
- l'avvio della vendita sul web shop Busitalia del nuovo servizio Orio al Serio Airlink, che collega la Stazione ferroviaria Verona Porta Nuova con l'Aeroporto Internazionale di Bergamo Orio al Serio, terzo aeroporto d'Italia per volume di traffico passeggeri;
- l'avvio della vendita in modalità combinata ai servizi ferroviari Trenitalia (Regionali, IC e AV) del servizio The Mall ByBUS che collega la stazione SMN di Firenze con il Luxury Outlet The Mall in località Leccio (Reggello);

- la conferma del titolo integrato Umbria.GO nei diversi tagli (1, 3 o 7 giorni e abbonamento mensile) che consente di viaggiare senza limiti in tutta la Regione Umbria, con estensione anche alle stazioni FS di Orte, Chiusi e Terontola su autobus urbani ed extraurbani, Minimetrò di Perugia, battelli sul lago Trasimeno, treni regionali e funicolare di Orvieto;
- i servizi straordinari di navigazione Lago Trasimeno in occasione del Festival Moon in June 2024 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;
- l'attività con fondazioni, enti e società che si sono concretizzate in 8 collaborazioni, finalizzate 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;
- l'aggiornamento continuo della sezione del sito aziendale dedicata al turismo ed alle idee di viaggio.

Nell'ambito di una mobilità più specificatamente leisure e turistica si segnalano inoltre:

- la presenza di Busitalia, in coordinamento con Trenitalia, ad importanti eventi fieristici specializzati nel turismo, quali la BIT Milano, la Borsa Mediterranea del Turismo di Napoli, il TTG di Rimini;
- tre nuovi autobus dedicati al servizio The Mall ByBUS ed il potenziamento del servizio in occasione delle aperture straordinarie del Luxury Outlet The Mall.

Per incentivare la mobilità pubblica locale dei giovani, in Umbria è stato riproposto il Pass TPL UMBRIA-UNIPG 2024/25 (abbonamento digitale 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) di cui sono state semplificate le modalità di acquisto, possibile al momento dell'iscrizione universitaria. Il Pass TPL UMBRIA-UNIPG è un abbonamento integrato alla tariffa di Euro 60,00 che si rivolge agli studenti ai dottorandi, agli specializzandi e studenti Erasmus dell'Università degli Studi di Perugia e dell'Università degli Stranieri di Perugia oltre che agli studenti degli istituti AFAM (Accademia di Belle Arti, Conservatorio di Musica Morlacchi di Perugia, Conservatorio di Musica Bracciardi di Terni e Scuola Superiore per Mediatori Linguistici) e Istituto Italiano di Design Anwa.

Sempre a sostegno della domanda di trasporto pubblico locale, grazie alla costruttiva collaborazione con gli Enti Locali, nel corso dell'anno sono state rinnovate iniziative volte a promuovere l'utilizzo sistematico dei servizi attraverso importanti scontistiche ed agevolazioni nel pagamento:

- 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'implementazione di nuove modalità di pagamento sul portale Busitalia per dare la possibilità al pubblico di accedere a forme di rateizzazione degli abbonamenti annuali studente.

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 segnala:

- la nuova biglietteria del servizio navigazione a Tuoro sul Trasimeno, completamente rinnovata e posizionata in prossimità dell'Ufficio Informazioni Turistiche comunale per creare sinergie (aprile 2024);
- il nuovo servizio a chiamata QuiBUS Orvieto, che consente di prenotare i collegamenti dalle frazioni del comune di Orvieto con la stazione ferroviaria (da giugno 2024);
- l'ampliamento continuo del portafoglio titoli di viaggio acquistabili in modalità digitale sulla App SALGO.

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 la campagna di lancio del nuovo servizio Orio Al Serio Airlink.

Riconoscendo l'importanza dei temi legati all'inclusione e alla mobilità accessibile come elementi centrali per lo sviluppo sostenibile delle città, Busitalia ha partecipato come partner tecnico alla Riunione G7 Inclusione e Disabilità tenutasi il 14 ottobre ad Assisi, potenziando i servizi di trasporto con navette gratuite dedicate per collegare i parcheggi e la Stazione FS di Assisi con il centro città.

Nell'ottica di rafforzare progressivamente il proprio impegno verso la mobilità sostenibile e la transizione ecologica, Busitalia ha partecipato attivamente al progetto "Ricomincio da tRe", un'iniziativa volta a promuovere i principi dell'economia circolare attraverso un tour in 50 città italiane, coinvolgendo cittadini, giovani, amministrazioni locali ed enti del terzo settore in eventi che sensibilizzano sull'importanza del riciclo, del riuso e del consumo sostenibile. Busitalia ha inoltre partecipato alla giornata Earth Day del 18 aprile 2024, con autobus dedicato al trasporto di scolaresche.

Key performance indicators

L'anno 2024 è stato caratterizzato da un aumento (+ 2,5% rispetto al 2023) dei passeggeri trasportati dei servizi gestiti direttamente da Busitalia che hanno superato i 37 milioni.

Altro importante indicatore è l'incremento delle vendite attraverso i canali digitali che sono aumentate in valore del 50% e di oltre il 100% in quantità rispetto al precedente anno: oltre 100 mila sono i biglietti e abbonamenti acquistati nel 2024 attraverso l'App e/o il portale on line Busitalia.

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 oltre 10.500 viaggiatori (+11% rispetto al 2023) nelle varie realtà territoriali (Umbria, Veneto, Campania e Toscana), di cui oltre 6.500 passeggeri dei servizi di trasporto pubblico locale.

Nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico locale, la percentuale dei viaggiatori Busitalia soddisfatti⁵ si conferma su livelli alti, attestandosi al 91,6% e al 89,5%, rispettivamente nei servizi urbani ed extraurbani.

Particolarmente positivo il risultato registrato sui servizi automobilistici in Umbria dove la percentuale di viaggiatori soddisfatti registrata è stata del 94,2% nei servizi urbani e del 91,9% nei servizi extraurbani.

CAPITALE UMANO

L'evoluzione dell'organico intervenuta nel corso dell'esercizio 2024, confrontata con l'esercizio precedente, e distinta tra Corporate e Direzione Umbria è rappresentata nella seguente tabella:

	TOTALE	Umbria	Corporate
DIPENDENTI AL 31.12.2023	1.209	1.129	80
Entrate	90	74	16
Uscite	62	60	2
DIPENDENTI AL 31.12.2024	1.237	1.143	94
CONSISTENZA MEDIA 2023	1.206,83	1.129,00	77,83
CONSISTENZA MEDIA 2024	1.216,17	1.128,92	87,25

Il totale del personale di Busitalia Sita Nord al 31 dicembre 2024, risulta composto da 1.237 addetti così ripartiti: 1.030 operatori di esercizio/operai, 190 impiegati/quadri e 17 dirigenti.

Relazioni industriali

A livello di contrattazione nazionale, nel corso del 2024 si sono susseguiti diversi incontri di confronto tra le Organizzazioni sindacali e datoriali per il rinnovo del CCNL di categoria che ha trovato nell'Intesa preliminare dell'11 dicembre 2024 la definizione del nuovo trattamento economico, decorrenza 1° gennaio 2024 – 31 dicembre 2026. L'intesa prevede:

- la copertura del periodo pregresso 1° gennaio 2024 – 31 dicembre 2024 una somma a titolo di Una Tantum di €500 lordi fissata al parametro 175, da erogare con la retribuzione di febbraio 2025;
- un aumento della retribuzione tabellare stabilito nella misura di €160 lordi mensili a regime al parametro 175, da erogare in due tranches secondo la seguente cadenza: € 60 lordi mensili a partire da marzo 2025; €100 lordi mensili a partire da agosto 2026;
- un nuovo Elemento Distinto della Retribuzione (EDR 2024) nella misura di €40 lordi mensili al parametro 175, a decorrere da marzo 2025;

⁵ 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”.

- un trattamento economico integrativo, nella misura di euro € 40 lordi mensili, la cui erogazione è subordinata alla definizione di accordi aziendali.

Gli altri aspetti contenuti nell'intesa riguardano la parte normativa (relazioni industriali, mercato del lavoro, ecc.) materie sulle quali le parti hanno condiviso la necessità di proseguire il confronto a partire dal 7 gennaio 2025, con l'obiettivo di de finire un addendum contrattuale da rendere esigibile a partire dal 1º maggio 2025.

L'applicazione dell'intesa preliminare di rinnovo e la conseguente sottoscrizione dell'accordo di rinnovo del CCNL è condizionata alla garanzia della integrale copertura dei relativi costi a carico delle aziende del settore mediante specifico stanziamento pluriennale nella legge di bilancio 2025. A livello di contrattazione nazionale aziendale, il 2024 ha visto la rendicontazione e la distribuzione del premio di risultato 2023 agli aventi diritto nonché la sottoscrizione degli accordi sul Premio di Risultato 2024 per la Direzione Operativa Umbria e Sede Amministrativa e a seguire l'accordo per la determinazione della quota nazionale relativa al Premio di Risultato 2024. A livello territoriale Umbria le principali tematiche trattate sono state il livello di servizi, il livello di organici, anche in riferimento all'interruzione dei servizi ferroviari intervenuta nei mesi di luglio e agosto 2024 con la conseguente sottoscrizione dei verbali di esame congiunto per l'accesso al Fondo di Solidarietà servizi ferroviari. Sono stati effettuati gli incontri per l'analisi dei risultati degli indicatori funzionali alla liquidazione del Premio di Risultato anno 2023, inoltre, è stato sottoscritto l'accordo per la definizione dei target di risultato, delle risorse economiche e delle modalità di erogazione per il Premio di Risultato anno 2024. Ulteriori incontri hanno riguardato i livelli di organici e gli inquadramenti nei profili professionali afferenti ai servizi Navigazione ed alle biglietterie aziendali. 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. Si sono inoltre registrate azioni di sciopero da parte delle OO.SS. territoriali firmatarie del Contratto collettivo aziendale Busitalia in adesione ad iniziative di sciopero di livello nazionale, mentre sulle tematiche territoriali si è registrata la conclusione con esito positivo a seguito di attivazione delle procedure di raffreddamento con la sottoscrizione di un verbale di conciliazione presso la sede della Prefettura di Perugia in data 24 maggio 2024.

Selezione

Anche per l'anno 2024 si sono svolte le consuete attività di selezione finalizzate al consolidamento degli organici delle strutture della sede amministrativa di Firenze, attraverso il reclutamento e l'inserimento di personale neolaureato e *professional*. Sono state quindi effettuate campagne di selezione interne e/o da mercato esterno per le diverse strutture interessate - anche con il supporto delle competenti strutture di FS per i target di riferimento. Nel corso del 2024, inoltre, in conformità alla riorganizzazione delle attività di Corporate e con il coordinamento della competente struttura Selezione, Sviluppo, Formazione, sono state gestite in Umbria tre selezioni esterne rivolte alla ricerca di personale operativo per i profili professionali di Operatore di Esercizio e di Allievo Marinaio. Nel primo semestre, in particolare, è partito il *Progetto Academy*, finalizzato ad inserire in Umbria giovani risorse interessate a ricoprire il ruolo di Conducente di Autobus di linea, previa acquisizione dei titoli abilitativi necessari per l'esercizio di tale mansione (patente D e CQC), con la copertura dei relativi costi da parte dell'azienda. Dei giovani candidati selezionati per il percorso Academy, 9 hanno completato con successo la formazione, interamente finanziata da Busitalia, conseguendo le abilitazioni e sono stati assunti a novembre 2024. Sempre nel primo semestre 2024, è stata condotta un'ulteriore attività di selezione volta ad individuare persone per il settore navigazione del Lago Trasimeno da inserire nel profilo professionale di Allievo Marinaio con contratto a tempo determinato, finalizzato al conseguimento dei titoli abilitativi di marinaio - aiuto motorista. Tale selezione ha portato

all'assunzione di n. 6 persone nel corso dell'estate 2024. Nel secondo semestre 2024, inoltre, è stata condotta una selezione esterna per personale operativo afferente al profilo professionale di Operatore di esercizio che, nel dicembre 2024, ha portato all'assunzione di n. 26 unità di personale operativo. Nel 2024, infine, sono stati assunti n. 31 operatori di esercizio, derivanti dalle selezioni svolte in Umbria nel corso del 2023.

Formazione

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

Per ciò che attiene alla formazione manageriale, anche nel corso del 2024 sono stati attivati taluni percorsi formativi (per il personale Dirigente, Quadro e Impiegato) nell'ambito del catalogo della formazione sulle soft skills offerto dalla Capogruppo FS. Per quanto attiene la formazione trasversale e quella "tecnica e/o di business", sono stati organizzati dal Gruppo FS o alternativamente dalla controllante Busitalia per tutta la Sub Holding corsi/incontri formativi su taluni moduli specifici per famiglie professionali e/o per colleghi le cui attività impattano sui processi di riferimento (tra cui a titolo di esemplificativo e non esaustivo):

- *Framework Anticorruption;*
- *Formazione Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs 231/2001;*
- *Procurement Academy;*
- *AFC Academy;*
- *Formazione SAP/RUN;*
- *Disability Management.*

Le diverse sessioni di formazione si sono svolte, come ormai da prassi in uso nel Gruppo FS, sia da remoto in modalità asincrona o tramite *Piattaforma Teams*, sia in presenza o infine in modalità mista; 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. Infine, di particolare rilevanza per l'anno 2024, è stata la somministrazione di corsi prevalentemente tramite Piattaforma Skillia sulle c.d. Soft Skills (ma non soltanto), in attuazione delle richieste pervenute dai piani di apprendimento individuali formalizzati nell'ambito del nuovo *Performance Development del Talent Management* di Gruppo.

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 fiscale, amministrazione del personale, settore acquisti, TID). Con specifico riferimento alla formazione in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro – per l'Unità Produttiva Corporate - sono stati effettuati i corsi di formazione indicati nel prospetto di seguito riportato al fine di ottemperare all'obbligo formativo stabilito dal D.Lgs. 81/2008 e dall'Accordo Stato-Regioni del 21 dicembre 2011:

Tipologia Formazione	N.ro partecipanti	N.ro ore erogate
Formazione Specifica rischio medio Accordo Stato-Regione 21/12/2011	7	84
Aggiornamento RLS	1	8

A livello territoriale Umbria sono state erogate circa 17.565 ore di formazione. Con specifico riferimento alla formazione in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro, in osservanza di quanto previsto dal D.Lgs. 81/2008 e dall'Accordo Stato Regioni, sono stati effettuati i corsi di formazione per 3.745 ore complessive.

In materia ambientale, inoltre, sono state realizzate sessioni formative finalizzate alla riduzione del rischio del verificarsi di danni ambientali; in particolare, sono state erogate n. 30 ore complessive di formazione sulla gestione rifiuti ADR al personale dell'officina di Umbertide e del cantiere Passignano e n. 31 ore di formazione sulla procedura di gestione sversamenti, dedicate agli addetti che si occupano di rifornimento e che gestiscono il gasolio. Per la diffusione al personale dei principi che regolano lo standard di Responsabilità Sociale a cui l'azienda ha deciso di aderire nel 2024, sono state erogate n. 420 ore complessive di formazione sul tema della certificazione SA8000 che hanno coinvolto n. 210 persone. A novembre 2024, inoltre, è partita, anche per il personale operativo, la formazione sul Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001 di Busitalia Sita Nord S.r.l. e Controllate; tale formazione proseguirà e verrà pianificata anche nel corso di tutto il 2025. 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 ambito ferroviario, inoltre, è stato attivato, per il personale interessato ed individuato attraverso apposita manifestazione di interesse, il percorso formativo finalizzato alla certificazione del requisito professionale per il rilascio dell'abilitazione alla Preparazione ed Accompagnamento dei treni /Supporto Agente Condotta ed il percorso formativo per la certificazione del requisito professionale per il rilascio dell'abilitazione alla condotta dei treni certificato B1 su rete RFI. 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 2024 hanno frequentato tali corsi 185 dipendenti per un totale di 6.475 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

La principale iniziativa di comunicazione interna per l'anno 2024 ha confermato il consueto appuntamento con il Safety Day, organizzato nel mese di ottobre dalla Sub holding per tutte le Società controllate. I membri del Management Team della Società (con altri colleghi referenti dei processi chiave) hanno inoltre preso parte – nell'ottobre scorso - alla Convention del Polo Passeggeri organizzata dalla Capo Fila di Settore Trenitalia per tutte le Società del Polo. In particolar modo, alla edizione 2024 della Convention di Polo hanno preso parte anche 6 giovani colleghi della Società in qualità di membri del Progetto *Future Generation* coordinato da Trenitalia.

Sviluppo

Nel corso dell'anno, si è proseguito con il consueto processo di valutazione delle competenze manageriali per il personale (attraverso le competenti strutture di FSI), tramite lo strumento dell'*Assessment Center/Development Center*, e sono state effettuate delle interviste strutturate di valutazione per talune risorse appartenenti al target del personale impiegatizio. Si sono inoltre implementati, monitorati e conclusi i piani di sviluppo eventualmente attivati per rafforzare e ampliare il presidio delle competenze manageriali, come sopra valutate. Il 2024 ha inoltre visto il completamento del "Piano di Azione cd *Fast Track*" dedicato al riallineamento del personale cd "neo" laureato assunto a far data dal 2015 in coerenza con le policy di ingresso di tale target di personale nel Gruppo. L'anno 2024 è stato anche l'anno relativo alla prima implementazione in Busitalia e nelle società controllate del nuovo *Sistema del Talent Management del Gruppo Ferrovie dello Stato* vale a dire un nuovo Sistema di Sviluppo delle Persone definito con l'obiettivo di alimentare, sostenere ed evolvere l'eccellenza manageriale del Gruppo, attraverso un sistema integrato di responsabilità, processi e strumenti in grado di scoprire, ingaggiare, sviluppare i talenti in tutte le Società del Gruppo. In coerenza con tale innovazione, tra l'altro, nel corso del 2024 è stato avviato – in ambito Busitalia e controllate - il progetto *Key People (Risorse Chiave per un Gruppo Leader)* volto ad assicurare un patrimonio di risorse chiave - opportunamente formate, orientate e consapevoli - idonee a perseguire e realizzare gli obiettivi del Piano Industriale, nonché fortemente connotate da competenze coerenti al modello di Leadership del Gruppo FS. In tale ambito, sono state attuate specifiche azioni di ingaggio, motivazione e crescita delle competenze personali per specifici target di risorse individuate all'interno dei vari cluster. Nell'ambito dello sviluppo di carriera del personale operativo Umbria, nel 2024, attraverso apposite selezioni interne, è stato individuato un operatore tecnico presso il cantiere navale di Passignano ed un assistente coordinatore per il settore ferroviario. Per quest'ultimo settore, sono state anche emanate due manifestazioni di interesse finalizzate ad intraprendere percorsi per l'acquisizione delle competenze e dei titoli che nel corso del 2025 porteranno n. 5 risorse all'inquadramento nel profilo professionale di capotreno ed altrettante risorse in quello di macchinista. A dicembre 2024, infine, è stata avviata la selezione del personale operatore di esercizio finalizzata al conseguimento dell'abilitazione di agente/addetto alla manovra dell'impianto funicolare di Orvieto, selezione che verrà ultimata nel 2025.

Organizzazione

Nel corso del 2024 si è proseguito nel processo di review e di ottimizzazione delle strutture di staff, coerentemente con il modello di Gruppo, procedendo in particolare al superamento della *Direzione Customer Marketing* e *tid spoke* ed all'istituzione di due macrostrutture distinte e dedicate rispettivamente una al processo TID e l'altra al processo di Marketing nonché all'istituzione di un presidio dedicato al processo di *security & risk*. Pertanto, a diretto riporto dell'AD DG di Busitalia Sita Nord sono state istituite le strutture:

- TID SPOKE, focalizzata sul ruolo di *Spoke* di Sub-holding Busitalia Sita Nord S.r.l. nei confronti dell'HUB di Holding;
- MARKETING E COMMERCIALE, focalizzata sui processi di marketing di coordinamento funzionale delle strutture commerciali e vendite territoriali/ societarie;

- SECURITY & RISK focalizzata sull'attuazione di strategie, politiche e indirizzi nonché linee guida e standard in materia di anti-corruption, security e risk definiti da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., secondo quanto previsto dagli specifici Modelli di Governance.

Contestualmente all'istituzione del presidio di *Security & Risk* che ha trasferito in tale ambito il processo di *anti-corruption*, sono state aggiornate le responsabilità ed articolazione della Direzione Audit a diretto riporto del Presidente.

Sempre nel corso del 2024, la Società ha proseguito nell' attività programmatica sia di ricezione dei Modelli di Governance, Policy e Procedure emanate dalla Holding FS, formalizzando Atti di Adozione alle policy di Holding nonché di elaborazione e formalizzazione di proprie procedure, dando sempre priorità ai processi sensibili ai sensi del Modello 231 e dell'*Anti Bribery&Corruption*. Si sono, così, formalizzate, tra l'altro, la adozione al Modello Controllo Interno e Gestione Rischi Infortunistici Gruppo FS", "Gestione e sviluppo delle iniziative a carattere innovativo", "Policy Anti-Corruption" del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", Policy per la gestione della Tassonomia dei Processi del Gruppo FS" , "Tassonomia dei Rischi del Gruppo FS Italiane", e le procedure relative alla "Dichiarazione di Piano, Budget e Riprevisionsi di Busitalia e sue controllate", il "Modello di Controllo di Busitalia e sue controllate", "Procedura per la Partecipazione a Gare per l'affido di Servizi di Trasporto Pubblico di Passeggeri", "Procedura autorizzazione e monitoraggio investimenti e disinvestimenti tecnici di rilevanza di Gruppo e del Polo Passeggeri e di rilevanza societaria", Il Regolamento delle attività del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Busitalia Sita Nord Srl - L. 262/2005, nonché la procedure in materia di sicurezza lavoro quali la "Procedura per la gestione della formazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro per il personale di Busitalia e sue controllate" e la "Procedura per la gestione amministrativa delle visite mediche e prestazioni sanitarie (sorveglianza sanitaria) per il personale di Busitalia e sue controllate ai sensi del D. Lgs 81/2008 e D.M. 88/99".

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 Cassazione due vertenze di licenziamento per giusta causa definite in appello con esito positivo per la società. Infine, la società è interessata da un contenzioso seriale per pretese di ricalcolo della retribuzione feriale.

Ulteriori informazioni rilevanti

Anche per il 2024 è stato attuato il Piano di Welfare, quale strumento capace di migliorare il benessere, la motivazione e la fidelizzazione del personale del Gruppo Busitalia, in coerenza con la contrattazione collettiva applicata. Il Piano è fruibile attraverso una piattaforma dedicata e si sviluppa su tre tematiche principali: work-life balance; promozione della salute; previdenza complementare. In particolare, nel 2024 sono state gestite le quote del Premio di Risultato (di seguito PDR) 2023 destinate al welfare oltre alla gestione di specifici contributi contrattuali. Relativamente al Fondo TPL Salute si segnalano due importanti campagne straordinarie: la prima relativa alla prevenzione di determinate prestazioni sanitarie specialistiche, la seconda relativa alla prevenzione odontoiatrica, che hanno riscosso particolare interesse e adesione dai lavoratori interessati. Nel 2024 si è proseguito con l'adozione dello strumento dello smart working per il personale impiegatizio in virtù del rinnovo dei contratti individuali attivati in data 01.07.2023 per la durata di due anni. Busitalia ritenendo la conoscenza del fenomeno infortunistico elemento fondamentale e necessario ai fini dell'individuazione delle azioni per la prevenzione degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali ha costituito nel corso del 2024 un tavolo

tecnico di Gruppo intersocietario che ha rivisto e aggiornato le istruzioni alla nota operativa di gestione degli eventi suddetti. Con il raggiungimento degli obiettivi posti a base del PDR 2023 sono stati condivisi i criteri e le modalità di calcolo dei singoli KPI, per strutturare e uniformare, anche per le società controllate interessate, il processo di rendicontazione dei dati nelle sue diverse fasi. Ai fini della predisposizione del "Reporting ai sensi degli European Sustainability Reporting Standards (ESRS)", è stato strutturato **in ambiente** s "Board", il piano dei conti che individua puntualmente i dati e le informazioni gestiti dalle strutture HR, utili ai fini delle metriche di misurazione previste dagli European Sustainability Reporting Standards. Il processo definito prevede la rilevazione e la gestione dei dati di ogni singolo KPI di competenza del 2024 da rendicontare nel sistema ESGeo. Durante l'anno è stata aggiornata l'informativa sulla privacy alle ultime disposizioni di legge e nuovamente inviata a tutti i dipendenti.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Servizio TPL gomma

Nell'anno 2024 è stata realizzata la significativa produzione complessiva di 24 Mln km, di cui 20 su TPL, trasportando 36 Mln persone con un parco mezzi di 660 autobus. Confermando il trend in crescita del precedente esercizio sia in termini di produzione (in chilometri) che di passeggeri trasportati.

Il risultato è stato possibile anche grazie all'intensificazione della collaborazione con Trenitalia S.p.A. per promuovere e potenziare l'offerta integrata. Sono stati ulteriormente consolidati i servizi Link, e in particolare il servizio Umbria Airlink, che garantisce il collegamento tra l'Aeroporto internazionale dell'Umbria e le città di Perugia e Assisi, in corrispondenza con le corse Trenitalia S.p.A. presso le relative stazioni ferroviarie, che di fatto servono l'intera Regione.

Sempre nell'ottica della collaborazione con Trenitalia S.p.A. e con le altre realtà del Gruppo FS, Busitalia ha svolto circa 3 Mln di km di servizi sostitutivi tra programmati, programmabili ed emergenziali, che anche nel 2024 hanno concorso in modo rilevante al risultato di impresa.

Inoltre, nel periodo dal 4 maggio all'8 giugno 2024, è stato implementato un progetto sperimentale di servizi sostitutivi sulla tratta Foligno-Terni, supportato da una centrale operativa dedicata alla gestione del volume di attività. L'iniziativa ha avuto un esito ampiamente positivo ed è stata replicata, durante l'estate, in occasione del servizio sostitutivo sulla linea Viterbo-Cesano.

Nell'ambito dell'esercizio gomma, un importante intervento condotto nel corso del 2024 ha riguardato la completa riorganizzazione dei servizi di TPL nell'area di Perugia e Città della Pieve dal mese di settembre, che hanno interessato circa 20 linee extraurbane e circa 10 linee del servizio urbano di Perugia, per rispondere alle esigenze scolastiche con attività didattiche distribuite su cinque giorni.

A Perugia è stato completato l'allestimento del nuovo Terminal Fontivegge presso la Stazione ferroviaria, che ha contribuito a migliorare l'esperienza per i passeggeri.

Busitalia ha aderito come sponsor tecnico al G7 Inclusione e Disabilità, riconoscendo l'importanza dei temi legati all'inclusione e alla mobilità accessibile come elementi centrali per lo sviluppo sostenibile. Per l'occasione è stato attuato,

in aggiunta ai servizi ordinari, un servizio speciale di navette per consentire ai Delegati italiani e stranieri e alle persone del mondo dell'associazionismo di spostarsi da/verso i parcheggi per raggiungere l'evento organizzato il 14 ottobre 2024 ad Assisi nell'ambito del G7 - riunione ministeriale Inclusione e Disabilità. Per la complessa organizzazione del servizio, parte di una imponente macchina organizzativa, sono state impegnate 13 navette ed un'organizzazione articolata di conducenti e personale di terra, in collegamento costante con la cabina di regia dell'evento.

A Perugia, in occasione del ritorno della manifestazione Eurochocolate dopo cinque anni nel centro storico cittadino (15-24 novembre 2024), Busitalia ha pianificato e gestito gli importanti servizi di supporto alla mobilità dei numerosi visitatori, che nei due fine settimana hanno coinvolto circa 50 autobus e circa 80 addetti.

Nel servizio urbano di Terni è stato confermato anche per il 2024 il 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.

È stata confermata anche per il 2025 la gestione dei collegamenti tra Firenze e il centro commerciale The Mall (Reggello), con investimenti importanti sul servizio: nel 2024 sono stati presentati 3 nuovi autobus, caratterizzati dalla distintiva livrea, che hanno completamente rinnovato il parco mezzi. Il servizio, che sviluppa circa 350.000 km nel 2024, risulta in forte ripresa dopo il periodo pandemico.

Anche nel 2024, infine, è proseguita la campagna contro l'evasione tariffaria, che prevede la presenza a bordo di personale esterno qualificato a supporto degli agenti di verifica.

Gara Umbria

In Umbria, l'affidamento dei servizi di TPL è in regime di proroga, con Atti d'Obbligo dal 2013 come previsto dal Reg. 1370/2007, e la LR 5/2016 prevede di continuare gli affidamenti in atto d'obbligo fino a gara.

La procedura di gara indetta dalla Regione Umbria e da Umbria TPL e Mobilità s.p.a. ("Umbria Mobilità") per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale ("TPL") nell'ambito del bacino regionale umbro è attualmente in una fase di stasi.

Alla data odierna, infatti, Umbria Mobilità ha completato la fase di prequalifica. La prossima attività di Umbria Mobilità sarà quella di procedere a predisporre gli atti della fase di gara, ovvero della fase in cui saranno trasmesse le lettere di invito ai soggetti prequalificati, unitamente ai capitolati dei vari lotti, agli schemi di concessione, a tutti gli elaborati tecnici e alle informazioni relative al personale che consentono di presentare offerta. Il termine di presentazione delle offerte dovrà essere almeno pari a 120 giorni, ma verosimilmente sarà pari a cinque/sei mesi.

La gara indetta da Umbria Mobilità è stata impostata in quattro lotti con vincolo di aggiudicazione a due soli lotti. Ciò significa che un singolo concorrente potrà partecipare a tutti e quattro lotti, ma anche laddove risultasse aggiudicatario di tutti e quattro potrà aggiudicarsene solo due: quelli di maggior valore.

L'offerta potrà essere presentata sia come operatore singolo, sia in raggruppamento temporaneo con altri soggetti. È difficile ipotizzare le tempistiche con cui si svolgerà la futura gara, in quanto dipendono anche da valutazioni politiche, che potrebbero anche condurre a modifiche della stessa.

Allo stato gli atti di gara pubblicati da Umbria Mobilità prevedono il subentro dei quattro aggiudicatari della futura gara per il 30 giugno 2026.

Servizi ferroviari

I servizi ferroviari prodotti da Busitalia nel 2024 ammontano a:

- 0,35 Mln di treni km in forza del contratto di sub affidamento Trenitalia Dir. Umbria - Busitalia;
- 0,75 Mln di treni km in forza del contratto di sub affidamento Trenitalia Dir. Lazio – Busitalia;
- 0,05 Mln di treni km di treni km tecnici (invii a vuoto) funzionali alle attività di manutenzione, degraffitaggio ecc.

per un totale di 1,13 Mln di Treni km complessivamente prodotti.

Contratto di sub affidamento fra Trenitalia S.p.A. 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 (rubrica 4682/2023 del 21/12/2023), che ha previsto per l’anno 2024 un volume di 0,78 Mln treni/km programmati; il contratto, con validità per l’anno 2024, è prorogato per l’annualità 2025. 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.

A causa degli interventi manutentivi urgenti ed indifferibili ad una infrastruttura ANAS interferente con quella ferroviaria, la circolazione è stata sospesa nel periodo dal 10 al 25 agosto 2024, con effetti limitati sull’organizzazione del personale, in quanto si è provveduto a concentrare le ferie estive durante l’interruzione.

Dovendo assicurare la regolarità del ciclo manutentivo dei veicoli impiegati nel contratto di subaffidamento anche durante l’interruzione della rete ex FCU, ove è collocata l’officina di Umbertide, nel 2024 si è provveduto a potenziare e migliorare le strutture locate a Busitalia dal Gruppo FS a Terni (compendio ex squadra rialzo) al fine di poter eseguire nell’impianto stesso le attività di manutenzione correttiva e i primi livelli di manutenzione programmata dei veicoli ALn 776.

Per le attività non eseguibili in tale impianto (es. manutenzioni programmate di livelli superiori, manutenzioni correttive con il ricorso di attrezzature o dotazioni speciali non dislocabili a Terni), di intesa con RFI è stata mantenuta la possibilità di invio periodico di veicoli in officina, in regime di interruzione, con frequenza bisettimanale.

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 a guasti dell’Infrastruttura di RFI, sia delle limitazioni imposte dalla normativa in caso di indisponibilità dei sistemi di protezione della marcia dei treni.

Permanendo l’indisponibilità della linea Perugia Ponte San Giovanni – Terni via Todi, per tutto l’anno 2024 è stato necessario assicurare l’avvicendamento dei rotabili impiegati sulla linea Terni – L’Aquila mediante servizi ferroviari tecnici (invii a vuoto) sulla linea Ponte San Giovanni – Foligno – Terni, sostenendone i relativi oneri; inoltre, nel periodo 4 maggio – 9 giugno, a causa dell’indisponibilità per manutenzione della linea Foligno – Terni, tali invii sono stati ripianificati sull’itinerario Terni – Orte – Terontola – Perugia Ponte San Giovanni; tale circostanza ha imposto preventivamente l’abilitazione di personale su tale itinerario normalmente non percorso in via ordinaria.

Contratto di sub affidamento fra Trenitalia S.p.A. e Busitalia di servizi ferroviari sulla relazione Sansepolcro – Perugia - Terni

Al 31 dicembre 2023 è scaduta l'ultima proroga al Contratto di Servizio tra 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. A seguito delle interlocuzioni fra Regione Umbria e Gruppo FS, ai fini della "gestione coordinata dei servizi ferroviari di trasporto passeggeri su rete regionale FCU", nel dicembre 2023 è stato sottoscritto con Umbria TPL e Mobilità S.p.a (Agenzia unica per la Mobilità subentrata alla Regione nella titolarità Contratto di Servizio), l'Atto Modificativo al Contratto di servizio di Trenitalia DBR Direzione Umbria, per l'inclusione dal 1° Gennaio 2024 anche del servizio ferroviario regionale tra Sansepolcro e Terni e tra Perugia Ponte San Giovanni e Perugia Sant'Anna.

Nelle more dell'adeguamento infrastrutturale, in particolare del regime normativo presente sulla rete ex FCU e considerato che i veicoli attualmente ammessi su tale rete sono le sole AL n 776 di Busitalia Sita Nord, Trenitalia ha richiesto ed ottenuto da Umbria TPL e Mobilità S.p.A. l'autorizzazione a subaffidare il servizio. Conseguentemente è stato sottoscritto il Contratto di sub-affidamento rubrica n. 04700/2023 del 22 dicembre 2023 n. 762660056a.

In base a tale contratto, il Servizio è stato reso da Busitalia con utilizzo di proprio personale qualificato e proprio materiale rotabile dotato di tutte le caratteristiche richieste; il volume dei servizi per l'anno 2024 prevedeva percorrenze pari a circa 410.623 treni*km e di circa 743.293 bus*km. Il contratto di subaffidamento, avente validità fino al 31 dicembre 2024, è stato poi prorogato per l'anno 2025.

Nell'anno 2024 le tracce per l'accesso all'infrastruttura per i servizi sulla rete ex FCU sono state richieste da Busitalia sostenendone i relativi oneri, a fronte dei quali il corrispettivo del contratto comprende il riconoscimento degli oneri di traccia da Trenitalia S.p.A. a Busitalia.

L'infrastruttura ferroviaria regionale Sansepolcro – Umbertide – Terni e diramazione Perugia Ponte San Giovanni – Perugia S. Anna è stata esercita con modalità ferroviaria sulla sola sezione Perugia Ponte San Giovanni – Città di Castello e Perugia Ponte San Giovanni – Perugia S. Anna ossia per 57 km su 153 km di estensione della rete, imponendo la produzione del servizio con modalità automobilistica sostitutiva sulle tratte tuttora sospese per manutenzione.

Dal 15 giugno al 8 settembre 2024, a causa di lavori di manutenzione straordinaria e completamento dell'elettrificazione della tratta Perugia Ponte San Giovanni – Perugia S. Anna, la circolazione ferroviaria è rimasta totalmente sospesa sull'infrastruttura ferroviaria regionale e sostituita con servizi automobilistici.

La sospensione del servizio per manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ha determinato la riduzione di oltre 85.000 treni/km programmati, ed ha determinato il mancato utilizzo in produzione del personale viaggiante assegnato a tali servizi (32 agenti macchinisti e capitreno). In considerazione dell'impossibilità di saturare l'utilizzo di tale personale in altre attività nel periodo di chiusura, è stato attivato il Fondo di Solidarietà Bilaterale di categoria per gli agenti interessati, cui gli stessi hanno potuto accedere una volta esaurite ferie e permessi maturati.

I servizi ferroviari sono stati svolti nell'anno 2024, come negli anni precedenti, interamente a trazione termica (diesel), a causa del mancato ripristino da parte di RFI del sistema di trazione elettrica sulla rete regionale e nell'impianto di Perugia Ponte San Giovanni; il processo di elettrificazione della diramazione Perugia Ponte San Giovanni – Perugia S.Anna è stato formalmente completato il 10 dicembre 2024.

La puntualità e l'affidabilità dei servizi effettuati sulla rete ex FCU è in linea con gli obiettivi del Contratto di subaffidamento.

Con il rinnovo del Contratto di Subaffidamento per l'anno 2025, gli oneri di traccia per i servizi subaffidati sull'infrastruttura regionale saranno sostenuti direttamente da Trenitalia S.p.A.; Busitalia ha comunque sottoscritto un contratto di accesso all'Infrastruttura per la gestione delle tracce tecniche (invii a vuoto, corse per il mantenimento competenze ecc.).

Prospettive di continuità del servizio ferroviario in sub-affidamento da Trenitalia S.p.A.

I contratti di subaffidamento attualmente in vigore sono in scadenza al 3 dicembre 2025 e non sono ulteriormente rinnovabili.

La Delibera Regionale 1380/2023, con la quale è stato ampliato il perimetro del Contratto di Servizio Trenitalia S.p.A. ai servizi ex FCU riporta, con riferimento alla proposta di affidamento di Trenitalia S.p.A.: *"La proposta contempla il trasferimento del servizio sulle linee FCU alla Direzione Regionale Trenitalia S.p.A. dal 1°gennaio 2024. Per gli anni 2024-2025 è previsto il subaffidamento integrale del servizio ferroviario sulla tratta Perugia-Sansepolcro a Busitalia, in continuità con la situazione attuale e a partire dal 2026, in coincidenza con l'introduzione della trazione elettrica e dell'ERTMS, l'erogazione diretta di tali servizi ferroviari da parte di Trenitalia S.p.A. con i fattori produttivi acquisiti dall'attuale gestione Busitalia, con particolare riferimento al personale"*.

Il Certificato di Sicurezza di Busitalia scade il 13 gennaio 2026, data oltre la quale, a meno del rinnovo, non potrà più esercitare l'attività di Impresa Ferroviaria e l'attività manutentiva. Tale scadenza è coerente con la validità dei contratti di subaffidamento.

Laddove fosse necessario prorogare l'attività di produzione dei servizi ferroviari oltre tale data, sarebbe necessario procedere al rinnovo del Certificato stesso. L'attività di rinnovo, considerata la consistenza della struttura tecnica e gli impegni correlati, richiede circa 1 anno di attività; la relativa documentazione deve essere inderogabilmente depositata almeno 6 mesi dalla scadenza, per cui l'eventuale avvio deve essere immediato.

Nel caso si debba effettuare attività di manutenzione dei veicoli, oltre il 13 gennaio 2026, è necessario conseguire la Certificazione di Soggetto Responsabile della Manutenzione ai sensi del Reg. (UE) 779/2019; tale certificazione, attualmente assolta dal certificato di sicurezza vigente, alla sua scadenza non potrà più essere conglobata nel rinnovo del certificato stesso. La certificazione quale SRM, rilasciata da Organismi Tecnici accreditati, richiede requisiti attualmente non assolvibili con le attuali dotazioni tecniche, di organico e strumentali.

In alternativa alla certificazione come SRM, a partire dal 2026 l'attività manutentiva dei veicoli ALn776 dovrebbe essere affidata ad altro soggetto certificato, come Trenitalia S.p.A..

Da quanto sopra, emerge la necessità di evitare disallineamenti tra la scadenza del certificato di sicurezza Busitalia e l'acquisizione diretta del servizio da parte di Trenitalia S.p.A. , in quanto questi richiederebbero modifiche e/o interventi impattanti nell'organizzazione delle due imprese (rinnovo CDS di BI, certificazione ECM di BSN o passaggio della titolarità ECM per le ALn 776 a Trenitalia S.p.A.), i cui tempi di attuazione, che non dipendono esclusivamente dall'attività delle imprese stesse, impongono comunque azioni immediate al fine del rispetto dei termini non derogabili.

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

L'esercizio 2024 è stato complessivamente caratterizzato da una ulteriore ripresa della mobilità. Gli impianti attivi tra sistema di Minimetrò, ascensori passerella, ascensori parcheggio, percorso meccanizzato e funicolari risultano essere

complessivamente pari a n. 136 con ore di servizio complessivamente svolte nell'esercizio pari a 96.804 e n. di passeggeri trasportati di oltre 13,8 milioni di euro rispetto ai 13,3 milioni di euro dell'esercizio precedente. Trend in crescita 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 milione di unità.

Servizio Navigazione Trasimeno

L'esercizio 2024 è stato caratterizzato da una 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 66.000 unità.

La presente stagione è stata, inoltre, caratterizzata anche da una pesante ripresa della crisi idrica, che ha portato il livello del lago, al termine del periodo estivo, al valore fortemente negativo di -160cm rzi (ben peggiore del valore già fortemente negativo di -144cm rzi raggiunto nell'esercizio precedente), riproponendo ancora la problematica mai risolta della stabilizzazione dei livelli idrici del lago e degli scavi subacquei dei fondali.

Acquisizione della Partecipazione Firenze City Sightseeing S.r.l

In data 8 febbraio 2024 è stato sottoscritto il contratto di cessione delle quote 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 in favore di Busitalia Sita Nord S.r.l.

Operazione di ricapitalizzazione della controllata Busitalia Campania

In data 9 aprile 2024 in sede di approvazione del bilancio al 31 dicembre 2023 della società Busitalia Campania controllata al 100% dalla Società l'assemblea ha deliberato in merito ai provvedimenti ai sensi dell'art. 2447 del codice civile e nello specifico di coprire integralmente le perdite realizzate alla chiusura del bilancio 2023 pari a Euro 10.333.274, al netto delle perdite sterilizzate relative agli esercizi 2021 e 2022, attraverso l'utilizzo integrale della riserva legale di Euro 26.981 quanto a Euro 5.900.000 mediante azzeramento del Capitale sociale e annullamento azioni del valore nominale di Euro 1 e quanto alle residuali Euro 4.406.293 mediante versamento effettuato dall'unico socio. Contestualmente di ricostituire il capitale sociale ai minimi di legge aumentandolo da Euro 0 a Euro 50.000 mediante emissione di n.5.000 azioni del valore nominale di Euro 1 da offrire in opzione all'unico socio.

Adesione al Piano di Risanamento predisposto nell'ambito della procedura di Composizione Negoziate della crisi di Simet S.p.A

Busitalia, nell'ambito delle interlocuzioni con l'esperto designato nella procedura di composizione negoziata ai fini del risanamento dell'impresa della Società Simet la cui attuale gestione del ramo di azienda è affidata alla società controllante

Busitalia Rail Service S.r.l. quale affittuaria, ha indicato quale credito vantato verso Simet l'importo di 3.517 mila euro ricomprensivo delle seguenti poste:

- 1) 1.200 mila euro quale prezzo della vendita delle azioni detenute da Busitalia in Busitalia Simet a favore di Simet, il cui pagamento, è garantito da ipoteca di 1° grado su un'immobile di proprietà dell'azionista;
- 2) 2.316 mila euro a titolo di canoni derivanti dal contratto di usufrutto di autobus sottoscritto tra Busitalia e Simet, quale usufruttuaria;
- 3) 1,5 mila euro a titolo di accesso autostazione/sanzioni amministrative.

In relazione al predetto credito, pende un contenzioso presso il Tribunale di Roma per la condanna di Simet al pagamento di quanto dovuto. Simet, inoltre, si era costituita nel suddetto giudizio proponendo a sua volta una domanda riconvenzionale per la condanna di Busitalia alla restituzione dell'importo versato da Simet a Busitalia a titolo di acconto sul prezzo di compravendita delle azioni di Busitalia Simet (190 mila euro oltre interessi) e al risarcimento dei danni patrimoniali (quantificati in 3.684 mila euro oltre interessi). Con l'adesione al Piano di Risanamento predisposto da Simet nell'ambito della procedura di composizione negoziata, è stato previsto alla Società il pagamento parziale di tutti i crediti chirografari fino alla concorrenza del 23,95% dei relativi importi. L'adesione da parte di Busitalia al Piano di Risanamento ha avuto valenza remissoria e quindi estintiva del credito stesso per la quota falcidiata e l'estinzione della garanzia ipotecaria sull'immobile e la rinuncia delle parti al contenzioso pendente.

Aggiornamento Modello organizzativo ex D.Lgs 231/2001

Nella seduta del 01 Agosto 2024, il Cda ha approvato l'aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs. 231/01 al fine di recepire le ultime modifiche organizzative e normative intervenute e che hanno previsto anche l'apporto di integrazioni e modifiche migliorative della sua efficacia, al fine di dotare la Società di uno strumento sempre più aderente alla realtà organizzativa e di business. Le novità normative intervenute:

- L.137/2023: introduzione di nuove fattispecie di reato nell'ambito dei reati contro la Pubblica Amministrazione (Art. 24, D.Lgs. n. 231/2001) e dei delitti in materia di strumenti di pagamento diversi dai contanti (Art. 25 octies.1, D.Lgs. 231/01), nonché modifiche nell'ambito dei reati ambientali (Art. 25-undecies);
- D.L. 19/2024: Modifica dell'art. 512 bis cp «Trasferimento fraudolento di valori», attraverso l'aggiunta di un secondo comma all'art.: «La stessa pena di cui al primo comma si applica a chi, al fine di eludere le disposizioni in materia di documentazione antimafia, attribuisce fintiziamente ad altri la titolarità di imprese, quote societarie o azioni ovvero di cariche sociali, qualora l'imprenditore o la società partecipi a procedure di aggiudicazione o di esecuzione di appalti o di concessioni».
- L.6/2024: recepimento delle modifiche all'art. 518 duodecies cp relativo ai «Delitti contro il patrimonio culturale» (art. 25 septiesdecies), ai sensi della L. n. 6/2024 (modifica del comma 1 dell'articolo 518duodecies c.p. (Distruzione, dispersione, deterioramento, deturpamento, imbrattamento e uso illecito di beni culturali o paesaggistici).

Sulla parte generale le attività hanno interessato l'aggiornamento dell'elenco dei reati presupposto, sia con riferimento a modifiche riguardanti norme già presenti nel Decreto 231/01 (ad es. reati ambientali), che con riferimento a nuove fattispecie di reato (ad es. turbata libertà degli incanti) e l'aggiornamento delle Direzioni/Strutture Aziendali al fine di rendere il Modello aderente al mutato assetto organizzativo aziendale nonché dell'organigramma societario. Con riferimento agli interventi sulla Parte Speciale, sono state recepite le nuove fattispecie di reato per i processi sensibili

nell'ambito dei quali è stata ritenuta potenzialmente possibile la commissione degli stessi, nonché l'aggiornamento dell'allegato «Fattispecie di reato applicabili e modalità commissive» relativo a taluni esemplificativi di modalità attuative delle fattispecie di reato in esame, l'aggiornamento delle direzioni/strutture aziendali e l'integrazione dell'allegato «I reati presupposto della responsabilità amministrativa degli enti di cui al d.lgs. n. 231/01» con le nuove fattispecie normative introdotte nonché l'aggiornamento delle fattispecie preesistenti. Inoltre, sono state apportate modifiche e integrazioni alla «Matrice attività a rischio reato» e al documento contenente la Corporate Crime Risk Map (CCRM) del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/01 della Società, alla luce delle nuove fattispecie di reato previste dal D.Lgs. 231/01, catalogate sulla base della possibile attuazione rilevata tra fattispecie di reato potenzialmente applicabili e fattispecie di reato con remota possibilità di configurazione.

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 quadri mestre e terzo quadri mestre 2022 rispetto all'analogi periodi 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

Nel corso dell'esercizio 2024 alla Società sono stati riconosciuti, impegnati e liquidati con Determina Dirigenziale della Regione Umbria D.D. den. 12849 del 03/12/2024 delle risorse disponibili e complessivamente destinate alla compensazione per minori ricavi tariffari da traffico per le annualità 2020 e 2021. Dalla D.D si rileva che la Regione ha provveduto ad effettuare le verifiche previste dall'art. 2 comma 3 del D. Int. n. 489/2021, con estensione delle dette verifiche all'intero periodo di contribuzione 23 febbraio 2020 - 31 marzo 2022, al fine di identificare le compensazioni riconoscibili alle singole aziende per i minori ricavi tariffari (sussistenza o meno di sovra-compensazioni sul contributo totale riconosciuto alle aziende), in conformità a quanto richiesto dal MIT con note prot. 1474 del 19 febbraio 2024 e prot. 5892 del 17 ottobre 2024; - la Regione ha proceduto in data 17 ottobre 2024 a certificare l'assenza di sovra-compensazioni per i contratti interessati dalle erogazioni di mancati ricavi covid, mediante la procedura telematica messa

a disposizione dal MIT nel portale dell’Osservatorio TPL; Solo per il contratto n. 1833 – Busitalia contratto ferroviario la conclusione di tale verifica sulla sussistenza o meno di sovracompensazioni è stata rimandata alla *chiusura del confronto PEF-CER anno 2022* – verifica prevista entro il 30/04/2025.

I relativi proventi sono stati assegnati dall’Ente erogante nella misura complessiva, per Busitalia e tutte le Società consorili partecipate, di 5,9 milioni di euro. L’importo di spettanza della Società è contabilizzato nell’esercizio 2024 è stato di 4,4 milioni di euro. La rilevazione è avvenuta in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, risulta definitiva la loro erogazione in quanto i relativi importi risultano anche incassati.

Inoltre sempre nel corso dell’esercizio 2024 alla Società sono stati riconosciuti, impegnati e liquidati con Delibera della Regione Toscana n. 16907 del 16 luglio 2024 le attribuzioni di spettanza di ristori Covid-19 pari a 2.132 mila euro incluse le spettanze derivanti dall’esito positivo delle verifiche di sovracompensazione comunicato dalla Regione Toscana il 16 gennaio 2024 con protocollo n. 2024/0089.

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 tali importi sono stati riconosciuti con la Determinazione Dirigenziale D.D. n. 13834 del 24 dicembre 2024.

FATTORI DI RISCHIO

Framework e Governance di Risk Management

Le attività di risk management del Gruppo FS, che costituiscono parte integrante del SCIGR, sono svolte secondo le regole e le metodologie previste dallo specifico Framework, ispirato al Codice di Corporate Governance ed alle best practices nazionali ed internazionali, tra cui la norma UNI ISO 31000:2018 “Gestione del rischio - Principi e linee guida” e il “COSO Enterprise Risk Management Framework – Integrating with Strategy and Performance”.

La struttura organizzativa *Security & Risk* di Busitalia – Sita Nord attua le strategie, gli indirizzi e le politiche definiti dalla Holding, assicurando il presidio dei rischi per la società stessa e per le proprie controllate.

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:

- Strategic risk management, riguardante la pianificazione strategica e la programmazione operativa;
- Enterprise risk management, riguardante tutti gli aspetti della gestione aziendale;
- Project risk management, riguardante le iniziative progettuali e di allocazione del capitale, anche all'estero.

Nel 2024 si è svolta una campagna di *Risk Assessment* nel contesto di prima applicazione della *Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)* - Direttiva UE 2022/2464, recepita nell’ordinamento nazionale con il D.Lgs. 6 settembre 2024, n. 125 ed una dedicata alla individuazione di *Top Risk & Opportunities* sugli obiettivi strategici del Piano Industriale 2025/2029, con il coordinamento metodologico di Holding.

I processi sono stati caratterizzati 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 – per *Top Risk & Opportunities* sugli obiettivi strategici - 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:

Di seguito sono rappresentati in forma sintetica e non esaustiva i principali eventi a cui Busitalia – Sita Nord è controllate sono potenzialmente esposte e l'indicazione delle principali azioni di gestione adottate.

Strategici 	 Mercato  Macroeconomico  Finanziario	Rischi derivanti dalle evoluzioni del mercato che possono compromettere o ridurre la capacità di creare valore aggiunto e redditività Rischi che descrivono shock macroeconomici che possono interessare un Paese, un continente o avere riflesso su scala mondiale Rischi che comportano una variabilità inattesa degli investimenti (tasso di cambio, tasso di interesse, liquidità)
Operativi 	 Business & Development  Infrastrutture e Mezzi  Technology & Digital  Supply Chain  Persone e Organizzazione  Security  Safety  Progettazione e Realizzazione  Brand e Comunicazione	Rischi che incidono sulla capacità di creare, mantenere e sviluppare business Rischi che incidono sulla gestione e sullo sviluppo della rete e dell'infrastruttura (ferroviaria e stradale) nonché della flotta (treni, bus, navi) Rischi legati al processo di transizione digitale, allo sviluppo ed alla gestione dei sistemi IT Rischi legati alla supply chain (qualifica dei fornitori, processo negoziale, gestione contrattuale) Rischi derivanti dalla mancanza di competenze interne, inadeguatezza dei programmi di formazione, del processo di pianificazione del turnover e l'inefficacia delle politiche di assunzione e retention Rischi legati alla sicurezza fisica e logica di persone, asset e informazioni di proprietà o sotto la responsabilità del Gruppo FS Rischi connessi alle attività di tutela ambientale, sicurezza sul lavoro e sicurezza di esercizio Rischi connessi alla progettazione e realizzazione di commesse, progetti e programmi Rischi connessi a diffusione di segnalazioni, comunicazioni o altri avvisi con informazioni errate, inesatte o incomplete
Normativi 	 Compliance  Regolatorio  Legale e Contrattuale	Rischio di violazione delle leggi e dei regolamenti internazionali e/o nazionali Rischi che prevedono la modifica avversa del quadro normativo e l'emissione di atti/provvedimenti sfavorevoli Rischio di gestione dei contenziosi e di inadempimenti contrattuali
ESG 	 Ambientale  Sociale e Tutela dei diritti umani  Governance  Etica	Rischi connessi al cambiamento climatico e alle politiche per la transizione verso una low-carbon economy Rischi connessi a tensioni sociali e di mancato o minore rispetto dei diritti umani Rischi connessi alle regole di governo societario ed ai processi di attribuzione di procure e deleghe Rischi derivanti da comportamenti intenzionalmente scorretti o corrutti posti in essere da persone all'interno o all'esterno del Gruppo, al fine di ottenere un vantaggio improprio o illecito



Rischi Strategici

	RISCHI	AZIONI DI GESTIONE	OPPORTUNITÀ
Mercato	<ul style="list-style-type: none"> Cambiamenti delle abitudini, delle esigenze e delle preferenze dei clienti Ingresso nuovi competitor 	<ul style="list-style-type: none"> Riprogettazione dell'offerta come proposta verso Enti competenti Recupero competitività attraverso ottimizzazione dei costi, creazione di sinergie di Gruppo e ricerca di soluzioni innovative da proporre in fase di gara 	Crescita del turismo, <i>leisure e bleisure travel</i>
Macroeconomico	<ul style="list-style-type: none"> Instabilità geopolitica globale o di macro-aree Congiuntura macroeconomica sfavorevole Scenario inflattivo e incremento prezzi 	<ul style="list-style-type: none"> Monitoraggio continuo dell'andamento dei principali indicatori macroeconomici e dell'andamento dei prezzi di materie prime ed energia Efficientamento energetico della flotta 	
Finanziario	<ul style="list-style-type: none"> Inadeguata erogazione di contributi o fondi pubblici 	<p>Condivisione, con l'Ente di Governo, di strategie volte ad ottimizzare l'utilizzo delle risorse esistenti per l'ottenimento della miglior offerta possibile per i clienti</p> <ul style="list-style-type: none"> Revisione dei piani economici finanziari dei contratti di servizio 	



Rischi Operativi

	RISCHI	AZIONI DI GESTIONE	OPPORTUNITÀ
Business & Development	<ul style="list-style-type: none"> Mancato rinnovo e aggiudicazione di concessioni/contratti di servizio Inadeguata programmazione pianificazione operativa 	<ul style="list-style-type: none"> Recupero competitività attraverso ottimizzazione dei costi, creazione di sinergie di Gruppo e ricerca di soluzioni innovative da proporre in fase di gara Monitoraggio del mercato e ingaggio di tutti gli stakeholder per sviluppare iniziative che soddisfino le loro aspettative/esigenze 	Crescita del turismo, <i>leisure e bleisure travel</i>
Infrastruttura e Mezzi	<ul style="list-style-type: none"> Inadeguatezza o obsolescenza della flotta 	<ul style="list-style-type: none"> Rinnovamento della flotta 	Riduzione dei costi manutentivi e di trazione
Tecnologia & Digital	<ul style="list-style-type: none"> Nuove vulnerabilità legate all'introduzione di strumenti tecnologici e digitali 	<ul style="list-style-type: none"> Potenziamento del Cyber Security Operation Center (C-SOC) 	Nuovi strumenti digitali (Intelligenza Artificiale) e tecnologici (Quantum Computing)



Rischi Operativi

	RISCHI	AZIONI DI GESTIONE	OPPORTUNITÀ
Suppl y Chain	<ul style="list-style-type: none"> Dipendenza da fornitori o appaltatori critici 	<ul style="list-style-type: none"> Monitoraggio periodico del piano degli approvvigionamenti ed eventuale connesso aggiornamento del piano dei fabbisogni 	
Personne e organizzazi one	<ul style="list-style-type: none"> Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento del modello organizzativo 	<ul style="list-style-type: none"> Effettuare una adeguata pianificazione degli interventi organizzativi da realizzare che consideri le tempistiche approvative. Attivare tutte le necessarie interlocuzioni dirette con i diversi livelli dell'organizzazione. 	
Security	<ul style="list-style-type: none"> Aggressioni a personale, clienti, fornitori o terzi in strutture o mezzi di responsabilità del Gruppo 	<ul style="list-style-type: none"> Aggiornamento e rafforzamento delle misure di sicurezza tecnologiche ed organizzative 	Miglioramento sicurezza nello svolgimento dei servizi e riduzione degli infortuni
Progettazione e Realizzazione	<ul style="list-style-type: none"> Criticità nel coordinamento di commesse, progetti e programmi 	<ul style="list-style-type: none"> Approccio risk based (Project Risk Management) 	



Rischi Normativi

	RISCHI	AZIONI DI GESTIONE	OPPORTUNITÀ
Regolatorio	<ul style="list-style-type: none"> Criticità nelle relazioni con gli stakeholder istituzionali 	<ul style="list-style-type: none"> Rafforzamento relazioni istituzionali Rimodulazione e riprioritizzazione degli investimenti 	
Legale e Contratt uale	<ul style="list-style-type: none"> Inadempimenti contrattuali attivi e passivi 	<ul style="list-style-type: none"> Monitoraggio andamento contenziosi 	



Rischi ESG

	RISCHI	AZIONI DI GESTIONE	OPPORTUNITÀ
Ambientale	<ul style="list-style-type: none"> Criticità nella definizione, implementazione e aggiornamento dei piani di adattamento o di transizione 	<ul style="list-style-type: none"> Rinnovo del parco veicoli, includendo soluzioni di transizione 	Riduzione delle emissioni climalteranti

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 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 avviato nel 2016 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 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 con prossima udienza fissata per il 26 marzo 2025.

Procedimento Tribunale di Parma

Procedimento avviato nel 2017 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 dicembre 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 e, il Tribunale, tenendo conto della maturazione della prescrizione per molti dei reati contestati, ha rinviato l'udienza al 7 marzo 2025 per la conclusione dell'istruttoria.

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, 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 stato archiviato.

Busitalia e le controllate Autolinee Chianti Valdarno S.c.r.l. e Autolinee Mugello Valdisieve S.c.r.l. (le "Società") 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 per un importo rispettivamente pari a € 184.000 circa e a € 151.000 circa. Il GUP ha rinviato a giudizio il legale rappresentante della Autostazioni s.r.l. per il reato di peculato. Il Tribunale di Firenze, in data 13.09.2024 ha assolto l'imputato con la formula "*perché il fatto non costituisce reato*". Le Società, in data 27.11.2024 hanno proposto appello avverso la sentenza dinanzi alla Corte d'Appello di Firenze.

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 tacitamente 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.

L'attività di direzione e coordinamento deriva dal contratto sottoscritto tra Busitalia Sita Nord S.r.l. e Trenitalia S.p.A.. Busitalia Sita Nord S.r.l. ha, inoltre, 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 S.r.l. adotta le decisioni susseguenti ad un atto di direzione e coordinamento formulato dalla 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, inoltre, 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 2024 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 nuova Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
- Approvazione nuovo Regolamento delle attività del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ex L. 262/2005 di Busitalia Sita Nord S.r.l.

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

Informativa relativa all'articolo 2086 del Codice Civile

La Società, alla data del presente bilancio, ai sensi dell'art. 2086 del Codice civile, si è dotata di un assetto organizzativo. Amministrativo e contabile adeguato alla struttura e alle dimensioni dell'impresa.

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 o 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 2024 è stato caratterizzato da una stabilizzazione dei volumi di domanda di mobilità, in presenza ancora di leggere flessioni nei volumi dei passeggeri trasportati e quindi dei relativi 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 27 novembre 2024 Il Consiglio di Amministrazione di Busitalia Sita Nord ha approvato il Piano industriale di durata quinquennale 2025-2029, in coerenza con le Linee Guida ricevute dalla Holding FS.

Il Piano industriale prevede sia il consolidamento degli esistenti servizi TPL su gomma e ferro che lo sviluppo a seguito della aggiudicazione definitiva dei servizi del Lotto 4 in Campania che vedranno l'avvio nel corso del 2025. Il piano prevede inoltre uno sviluppo dei servizi *leisure* e turismo anche attraverso operazioni di acquisizione sul mercato che permettano l'ingresso in questi segmenti di mercato ad alta redditività.

I principi salienti del Piano sono finalizzati a consolidare il ruolo di Busitalia come operatore di primo piano nel trasporto pubblico locale su gomma, servizi turistici su gomma nelle principali città italiane oltre ad attività *ancillary*, quali noleggio, servizi di trasporto locali, officina autorizzata, etc.

Le principali direttive 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 S.p.A. ;
- progetti di sviluppo attraverso 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;
- disponibilità di un nuovo ed efficace strumento operativo per lo sviluppo di servizi multimodali ed integrati;

- valorizzazione continua del turismo in Italia facendo leva su sinergie commerciali e industriali attivabili su asset e attività specifici di Trenitalia S.p.A.;
- transizione verso flotte green in coerenza con obiettivi sulla sostenibilità di FS;
- interventi sui canali di vendita e di comunicazione nell'ottica di una completa 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.

Roma, 5 marzo 2025

L'Amministratore Delegato e Direttore Generale

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti
contabili societari

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024

Prospetti contabili

Conto economico

	<i>valori in unità di euro</i>	2024	2023
	Note		
Ricavi e proventi		124.383.964	120.822.596
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	112.923.517	110.289.687
Altri proventi	5	11.460.447	10.532.909
Costi operativi		(119.899.323)	(112.870.448)
Costo del personale	6	(62.136.295)	(59.854.790)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	7	(14.869.394)	(14.426.018)
Costi per servizi	8	(31.401.238)	(28.218.356)
Altri costi operativi	9	(1.724.867)	(1.707.912)
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	10	(9.767.529)	(8.663.372)
Risultato operativo		4.484.641	7.952.148
Proventi e oneri finanziari		(2.110.443)	(1.263.040)
Proventi finanziari	11	9.671.863	14.308.990
Oneri finanziari	12	(11.782.306)	(15.572.030)
Risultato prima delle imposte		2.374.198	6.689.108
Imposte sul reddito	13	(149.322)	-
Risultato netto d'esercizio		2.224.876	6.689.108

Conto economico complessivo

		valori in unità di euro	
	Note	2024	2023
Risultato netto d'esercizio	26	2.224.876	6.689.108
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:			
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	26	(58.384)	(257.244)
Effetto fiscale Utili /(perdite) relativi a benefici attuariali	26	14.012	61.739
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		(44.372)	(195.505)
Totale Conto economico complessivo dell'esercizio		2.180.504	6.493.602

Situazione patrimoniale – finanziaria

valori in unità di euro

	Note	31.12.2024	31.12.2023
Attività			
Attività non correnti			
Immobili, impianti e macchinari	14/16	66.191.635	75.432.369
Investimenti immobiliari	15	3.285.701	3.437.427
Attività immateriali	17	11.267.538	11.141.296
Attività per imposte anticipate	18	418.163	404.151
Partecipazioni	19	35.330.994	36.419.287
Attività Finanziarie (inclusi i derivati)	20	551.952	-
Altre attività	21	149.971	321.676
	Totale	117.195.954	127.156.206
Attività correnti			
Rimanenze	22	1.215.928	2.636.662
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	20	12.438.894	6.925.104
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	24	4.195	3.517
Crediti tributari	25	398.003	629.573
Crediti commerciali e contratti di servizio	23	63.041.890	63.405.349
Altre attività	21	10.008.775	13.128.250
	Totale	87.107.685	86.728.455
Totale attività		204.303.639	213.884.661
Patrimonio Netto e passività			
Patrimonio Netto			
Capitale sociale	26	73.000.000	73.000.000
Riserve	26	7.125.062	7.169.434
Utili (Perdite) portati a nuovo	26	(4.381.938)	(11.071.046)
Utile (Perdite) d'esercizio	26	2.224.876	6.689.108
	Totale	77.968.000	75.787.495
Passività			
Passività non corrente			
Finanziamenti a medio/lungo termine	27	34.461.283	37.342.440
Benefici ai dipendenti	28	8.625.219	9.465.465
Fondi rischi e oneri	29	11.408.713	7.782.187
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	30	18.291.234	20.569.755
Passività per imposte differite	18	-	-
Altre passività	31	145.106	151.303
	Totale	72.931.554	75.311.150
Passività corrente			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	27	14.315.811	13.789.519
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	30	2.377.593	2.269.079
Debiti commerciali	32	23.665.166	33.680.251
Altre passività	31	13.045.515	13.047.167
	Totale	53.404.085	62.786.016
Totale passività		126.335.639	138.097.166
Totale Patrimonio Netto e passività		204.303.639	213.884.661

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 - <i>Cash Flow Hedge</i>	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 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	
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	75.787.495	
Saldo al 1° gennaio 2024	73.000.000	1.521.538	-	8.249.598	-	(2.601.702)	7.169.434	(11.071.046)	6.689.108	75.787.495	
Aumento di capitale (riduzione di capitale)									2.224.876	2.224.876	
Utile/(Perdita) d'esercizio											
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto											
Utile/(Perdite) complessivo						(44.371)	(44.371)			(44.371)	
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente									6.689.108	(6.689.108)	
Distribuzione dividendi										-	
Aumento di capitale (riduzione di capitale)											
Altri movimenti											
Saldo al 31 dicembre 2024	73.000.000	1.521.538	-	8.249.598	-	(2.646.073)	7.125.063	(4.381.938)	2.224.876	77.968.000	

RENDICONTO FINANZIARIO

	<i>valori in unità di euro</i>	
	2024	2023
Utile/(perdita) di esercizio	2.224.876	6.689.108
Imposte sul reddito	149.322	-
Proventi/(oneri) finanziari	2.110.443	1.579.643
Ammortamenti	8.195.354	8.663.372
Minusvalenze/(Plusvalenze) da alienazione	(215.060)	170.089
Accantonamenti e svalutazioni	4.766.061	(343.078)
Variazione delle rimanenze	155.494	(142.189)
Variazione dei crediti commerciali	(1.208.716)	(11.892.453)
Variazione dei debiti commerciali	(10.015.085)	8.982.401
Variazione delle altre passività	449.318	(2.662.412)
Variazione delle altre attività	2.635.759	1.635.358
Utilizzi fondi rischi e oneri	(4.711.920)	(47.983)
Pagamento benefici ai dipendenti	(1.177.056)	(1.171.931)
Variazione dei crediti/debiti per imposte che non generano flussi di cassa	-	-
Interessi incassati/(pagati)	(3.404.151)	(3.437.397)
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' OPERATIVA	(45.362)	8.022.528
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(429.789)	(19.754.223)
Investimenti in attività immateriali	(340.254)	(221.996)
Investimenti in partecipazioni	(610.943)	-
Investimenti al lordo dei contributi	(1.380.986)	(19.976.219)
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	253.549	120.500
Disinvestimenti in attività immateriali	-	-
Disinvestimenti	253.549	120.500
Disinv-Partecipazioni	1.699.236	-
Disinvestimenti in partecipazioni ed utili	1.699.236	-
Contr-Immobili, impianti e macchinari	1.174.485	2.582.456
Contributi	1.174.485	2.582.456
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO	(1.746.284)	(17.273.263)
Variazione delle passività del leasing	(3.432.978)	(3.320.747)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	11.434.654	(2.622.434)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(13.789.519)	(5.000.000)
Variazione delle passività finanziarie	(171.705)	-
Dividendi	9.401.848	13.988.293
Variazioni patrimonio netto	-	-
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' FINANZIARIA	3.785.709	3.045.112
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	5.486.631	(6.205.623)
Disponibilità liquide a inizio periodo	6.928.622	13.134.245
Disponibilità liquide a fine periodo	12.415.253	6.928.622
<i>di cui c/c intercompany</i>	<i>12.411.058</i>	<i>6.925.105</i>

Note al bilancio

1 Premessa

Busitalia Sita Nord S.r.l. (di seguito anche la "Società" o "Busitalia") è una società costituita e domiciliata in Roma e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa 1.

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 5 marzo 2025 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 Srl è direttamente controllata. La holding Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. 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 2024 è stato predisposto in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea 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 sopra indicati 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 2023. 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.

Lo stato patrimoniale riclassificato redatto al 31 dicembre 2024 recepisce la riclassifica delle voci patrimoniali sulla fiscalità differita. Conseguentemente il relativo saldo sarà esposto al netto e anche i risultati patrimoniali del 2023 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.

CONTINUITÀ 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 12 mesi successivi alla predisposizione del bilancio. 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 Staffed* informatici per le proprie controllate.

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

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

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

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

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

Beni in leasing

- i. Individuazione

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

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

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

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

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

ii. Contabilizzazione successiva

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

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

risoluzione anticipata (a meno che la Società non abbia la ragionevole certezza di non risolvere anticipatamente il *leasing*).

Successivamente, l'attività per il diritto di utilizzo viene ammortizzata a quote costanti per l'intera durata del contratto, a meno che il contratto stesso non preveda il trasferimento della proprietà al termine della durata del *leasing*, ovvero il costo del *leasing* non riflette 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 poste 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 un'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, rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 9 si rinvia a quanto riportato nel capitolo "Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni".

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

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

ii. Classificazione e valutazione di Passività finanziarie

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

iii. Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari derivati

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

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

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

Cash flow hedge: le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *cash flow hedge* e che si qualificano come tali vengono rilevate, limitatamente alla sola quota "efficace", nel conto economico complessivo attraverso una specifica

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

iv. Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Determinazione del *fair value*

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

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

Rimanenze

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

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

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

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Benefici ai dipendenti

Benefici a breve termine

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

Piani a benefici definiti e a contribuzione definita

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

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

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

Fondi rischi e oneri

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

Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell'esborso previsto utilizzando un tasso che riflette 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 obligation*). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, la Società rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per le obbligazioni di fare adempinte nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (*over the time*), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi la Società utilizza il Metodo basato sugli *input* (*cost-to-cost method*). I ricavi sono rilevati sulla base degli *input* impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli *input* totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli *input* risultano distribuiti uniformemente nel tempo, la Società rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti. Di seguito una breve descrizione circa la natura, le tempistiche di soddisfacimento delle *performance obligation* e i significativi termini di pagamento adottati con riferimento ai principali contratti con i clienti.

Ricavi per servizi di trasporto

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

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 obbligation 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 2024.

Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback - Il 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. L'applicazione delle citate novità, con efficacia al 1° gennaio 2024, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente Informativa finanziaria.

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

Amendments to IAS 7 Statement of Cash Flows and IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures: Supplier Finance Arrangements - Il 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. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, con efficacia al 1° gennaio 2024, non ha determinato impatti significativi sulla presente Informativa finanziaria.

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

Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability - Il 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 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

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 the Classification and Measurement of Financial Instruments – Nel mese di maggio 2024 lo IASB ha pubblicato le Modifiche alla classificazione e valutazione degli strumenti finanziari che hanno modificato l'IFRS 9 Strumenti finanziari e l'IFRS 7 Strumenti finanziari: informazioni integrative. Nel dettaglio lo IASB ha modificato le disposizioni relative a: (i) liquidazione di passività finanziarie mediante un sistema di pagamento elettronico; (ii) valutare le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa delle attività finanziarie, comprese quelle con caratteristiche legate ai fattori ambientali, sociali e di governance (ESG); (iii) informativa relativa agli investimenti in strumenti rappresentativi di capitale designati al fair value rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo e (iv) informativa aggiuntiva per gli strumenti finanziari con caratteristiche contingenti che non sono direttamente correlate ai rischi e ai costi di base del prestito. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2026 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

IFRS 18 Presentation and Disclosure in Financial Statements – Nel mese di aprile 2024 lo IASB ha pubblicato un nuovo principio contabile, che sostituirà lo IAS 1 Presentazione del bilancio, per migliorare la rendicontazione dei risultati finanziari. L'IFRS 18 Presentazione e informativa in bilancio migliorerà la qualità dell'informativa finanziaria attraverso requisiti in materia di: (i) subtotali definiti nel conto economico; (ii) informativa sulle misure di performance definite dalla direzione; e (iii) aggiunta di nuovi principi per l'aggregazione e la disaggregazione delle informazioni. L'IFRS 18 entrerà in vigore dal 1° gennaio 2027 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures - Il 9 maggio 2024 lo IASB ha emesso un nuovo principio contabile, l'IFRS 19 Controllate senza responsabilità pubblica: informazioni integrative, che consente di semplificare i sistemi e i processi di reporting per le società, riducendo i costi di redazione dei bilanci delle controllate ammissibili, pur mantenendo l'utilità di tali bilanci per i loro utilizzatori. L'IFRS 19 entrerà in vigore dal 1° gennaio 2027 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

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 richiedere 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 (112.924 mila euro)

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2024	2023	Variazione
Ricavi da Servizi di Trasporto	98.951	98.869	82
Ricavi da mercato	39.982	32.002	7.980
Ricavi da contratti di servizio	58.969	66.867	(7.898)
Ricavi da servizi diversi	762	692	70
Altri ricavi vendite e prestazioni	13.211	10.729	2.482
Ricavi da Gestione immobiliare	942	1.020	(78)
Contributi da Regioni	5.677	6.151	(474)
Ricavi crediti d'imposta	-	307	(307)
Ristori Covid-19 ex Direzione Toscana	2.133	1.513	620
Ristori Covid-19 Direzione Umbria	4.459	1.738	2.721

Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	112.924	110.290	2.634
--	----------------	----------------	--------------

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2024	2023	Variazione
Ricavi da mercato	39.983	32.002	7.981
T.P.L. Gomma	14.834	15.487	(654)
T.P.L. Ferro	15.313	7.078	8.235
Servizi sostitutivi treno	5.202	4.552	650
Navigazione	875	941	(66)
Servizi a Mercato	3.759	3.944	(185)
Ricavi da contratti di servizio	58.968	66.867	(7.899)
Umbria Gomma	58.929	57.927	1.002
Umbria Ferro	-	7.438	(7.438)
Umbria Navigazione	695	713	(18)
Altri ricavi da contratti di servizio	(656)	789	(1.445)
Totale Ricavi da servizi di trasporto	98.951	98.869	82

La voce **Ricavi da servizi di trasporto** complessivamente risulta in linea con quanto registrato nell'anno 2023, anche se alcune voci, singolarmente, presentano delle variazioni di seguito riportate. In particolare, nella voce **Ricavi da mercato** sono inclusi i maggiori ricavi pari a 8.235 mila euro realizzati nel 2024 per il servizio ferroviario svolto in subaffidamento a Trenitalia S.p.A. dal 1° gennaio 2024 a seguito della modifica del Contratto di servizio avvenuta da parte della Regione Umbria che ha trasferito il servizio ferroviario regionale tra Sansepolcro e Terni e tra Perugia Ponte San Giovanni e Perugia Sant'Anna alla società Trenitalia S.p.A. Direzione Umbria. Tale modifica contrattuale ha determinato una contestuale riduzione dei corrispettivi per 7.438 mila euro inclusi nei **Ricavi da contratti di servizio**.

Le ulteriori variazioni che hanno interessato i **Ricavi da mercato** fanno riferimento a:

- diminuzione degli introiti delle vendite dei titoli di viaggio TPL gomma per 654 mila euro per effetto dei maggiori titoli universitari venduti con il Protocollo di Intesa Enti-Università;
- maggiori ricavi per 650 mila euro da servizi sostitutivi del treno svolti per conto della Società Busitalia Rail Service Srl;
- minori ricavi per 66 mila euro derivanti dal servizio della navigazione per minori passeggeri trasportati;
- riduzione netta degli introiti da servizi a mercato per 185 mila euro determinata da minori noleggi per 283 mila euro a fronte di maggiori introiti pari a 98 mila euro derivanti dal servizio navetta outlet The Mall.

Le altre variazioni che hanno interessato i **Ricavi da contratti di servizio** fanno riferimento a:

- incremento dei corrispettivi da TPL gomma per 1.002 mila euro per effetto da un lato dell'adeguamento dei tassi inflattivi DAP 1% (+567 mila euro) e dai corrispettivi derivanti dai maggiori servizi effettuati prevalentemente per Umbria airlink (+435 mila euro);
- riduzione dei corrispettivi da "altri ricavi" per 1.445 mila euro che includono nel 2024 i conguagli da corrispettivi del contratto ferro (-656 mila euro) e per l'esercizio precedente i conguagli derivanti principalmente dall'ex ramo toscana (+789 mila euro);

- diminuzione dei corrispettivi da navigazione di 18 mila euro per effetto dei conguagli di periodo.

Il saldo dei “**Ricavi da servizi diversi**” pari a 762 mila euro fa riferimento principalmente alla gestione del servizio dei parcheggi. Si rileva un incremento rispetto al 2023 di 70 mila euro da ricondurre per 52 mila euro ai maggiori introiti del servizio parcheggi e per 18 mila euro alle provvigioni attive.

Il saldo della voce “**Altri Ricavi da vendite e prestazioni**” si attesta a 13.210 mila euro con una variazione in aumento di 2.482 mila euro rispetto al 2023 e risulta essere composta da:

- 5.677 mila euro relativi ai ricavi per contributi CCNL e oneri malattia dell'esercizio 2024; tale importo presenta una riduzione di 474 mila euro determinata dall'esclusione del contributo CCNL del personale del ferro, il cui importo è ricompreso nel nuovo contratto di servizio con Trenitalia Direzione Umbria;
- 4.459 mila euro di ristori Covid-19 in considerazione delle attribuzioni effettuate dalla Regione Umbria nel corso del 2024 come da DD N.12849 del 3 dicembre 2024; rispetto alle assegnazioni del 2023 si registra una variazione in diminuzione di 2.721 mila euro;
- 2.132 mila euro di ristori Covid-19 in considerazione delle attribuzioni effettuate dalla Regione Toscana nel corso del 2024 con la delibera n. 16907 del 16 luglio 2024, oltre alle spettanze derivanti dall'esito positivo delle verifiche di sovraccompensazione comunicato dalla Regione Toscana il 16 gennaio 2024 con protocollo n. 2024/0089; rispetto alle assegnazioni del 2023 si registra una variazione in diminuzione di 620 mila euro;
- 942 mila euro derivanti dalla gestione di spazi pubblicitari e contratti di affitto attivi; in riduzione di 78 mila euro.

In considerazione di quanto sopra riportato l'ammontare dei “**Ricavi delle vendite e delle prestazioni**” si attesta al 31 dicembre 2024 a 112.924 mila euro rispetto ai 110.290 mila euro del 2023.

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	2024	2023
Nazionale	99.713	99.560
Europeo		
Extra UE		
Totale ricavi da contratti con i clienti	99.713	99.560
Ricavi da mercato		
Prodotti del traffico viaggiatori	39.983	32.002
Prodotti del traffico merci	39.983	32.002
Ricavi da contratti di servizio		
Contratto di Servizio Pub. e altri Contr	59.731	67.558
Ricavi da Regioni	1.205	1.438
Altri ricavi da servizi	57.764	65.429
	762	691
Totale ricavi da contratti con i clienti	99.714	99.560
Servizi trasferiti in un determinato momento		
Servizi trasferiti nel corso del tempo	99.714	99.560
Totale ricavi da contratti con i clienti		
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	13.210	10.729

TOTALE RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	112.924	100.290
--	----------------	----------------

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

	31.12.2024	31.12.2023	<i>valori in migliaia di euro</i>
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	13.183	8.528	
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti"	-	-	
Attività da contratto	28.112	33.282	
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:

	Attività da contratto	Passività da contratto	<i>valori in migliaia di euro</i>
Saldo al 31 dicembre 2023	33.282	-	
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"	-	-	
Incrementi delle passività da contratto, al netto degli importi rilevati tra i ricavi nel corso dell'esercizio	-	-	
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	-	-	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	-	-	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento	-	-	
Aggregazioni aziendali	-	-	
Altre variazioni	(5.170)	-	
Saldo al 31 dicembre 2024	28.112	-	

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

	2024	2023	Variazione
Obblighi tariffari e di servizio			
per il trasporto viaggiatori	58.968	66.867	(7.899)
per il trasporto merci	-	-	-
Totale	58.968	66.867	(7.899)

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 (11.460 mila euro)

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2024	2023	variazioni
Proventi e prestazioni diverse	11.230	10.521	709
Rimborsi dal personale	4	4	-

Plusvalenze ordinarie	226	8	218
Altri Proventi	11.460	10.533	927

Di seguito la disaggregazione delle voci per categoria:

		valori in migliaia di euro	
	2024	2023	Variazione
Corrispettivi Minimetro e mobilità alternativa	3.816	3.687	129
Rimborsi e recuperi diversi	4	4	-
Riversamenti cariche sociali	198	205	(7)
Indennizzi assicurativi attivi	407	380	27
Multe e penalità	133	183	(50)
Altre prestazioni e proventi diversi	1.229	2.027	(798)
Service verso controllate	5.447	4.038	1.409
Plusvalenze ordinarie	226	8	218
Totale	11.460	10.533	927

La voce "**Altri proventi**" si attesta a 11.460 mila euro al 31 dicembre 2024 con una variazione in aumento di 927 mila euro determinata principalmente dai seguenti fattori:

- Aumento di 1.409 mila euro dei servizi infragruppo per effetto della stipula dei nuovi contratti a decorrere dal 1° gennaio 2024 con scadenza annuale e rinnovabili oltre alla rilevazione dei conguagli;
- Maggiori plusvalenze di 218 mila euro determinate dall'alienazione di cespiti;
- Diminuzione di 798 mila euro nelle altre prestazioni e proventi determinati prevalentemente dalla modifica del Contratto di servizio di Trenitalia SpA Direzione Umbria, il cui importo è ricompreso nel corrispettivo contrattualizzato;
- Altre variazioni nette complessive pari a 98 mila euro rappresentate analiticamente nella tabella sopra riportata.

6 Costo del personale (62.136 mila euro)

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

		valori in migliaia di euro	
	2024	2023	Variazione
· Salari e stipendi	44.143	43.089	1.054
· Oneri sociali	13.038	12.993	45
· Altri costi del personale a ruolo	(1.041)	(1.150)	109
· Trattamento di fine rapporto	2.895	2.713	182
· Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	994	(22)	1.016
Personale a ruolo	60.029	57.623	2.405
· Salari e stipendi	-	-	-
· Oneri sociali	5	5	-
Personale Autonomo e Collaborazioni	5	5	-
· Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	386	540	(154)
· Altri costi collegati al personale	1.716	1.687	29
Altri costi	2.102	2.227	(125)
Totale	62.136	59.855	2.281

Il **Costo del personale** è in aumento di 2.281 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** (+ 2.405 mila euro):

- a) Incremento di 1.112 mila euro delle competenze fisse determinato da un lato dalla variazione in aumento delle consistenze medie di personale pari a 9,34 unità e dall'altro dalla variazione in aumento determinate dall'ultimo rinnovo contrattuale CCNL (scaduto al 31 dicembre 2023) e che ha avuto impatto su tutto il 2024, mentre ha interessato solo la seconda metà dell'esercizio precedente;
- b) Incremento di 279 mila euro delle competenze variabili relative a straordinari, accessorie e trasferte per incremento delle esigenze di servizio;
- c) Incremento di 1.015 mila euro degli accantonamenti di cui 745 mila euro relativamente agli importi stimati per la vacatio contrattuale del CCNL e 157 mila euro in riferimento agli importi stimati per la vacatio contrattuale del Contratto collettivo aziendale (CCA). L'importo della variazione residua pari a 113 mila euro fa riferimento principalmente agli accantonamenti per contenziosi giuslavoristici in essere.

Nessuna variazione rilevata per l'adeguamento del fondo ferie non godute.

Non si rilevano variazioni del costo del **Personale Autonomo e collaborazioni**.

Di seguito i dettagli legati alle variazioni degli **Altri costi** (- 125 mila euro):

- a) Variazioni in diminuzione dei costi per distacchi passivi e costi di interinali pari a 154 mila euro 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 29 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 2023:

	2024	2023	Variazione
Personale			
Dirigenti	17	17	-
Quadri e Impiegati	190	175	15
Operatori d'esercizio/Operai	1.030	1.017	13
Totale personale	1.237	1.209	28
Consistenze medie	1.216,17	1.206,83	9,34

7 Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (14.869 mila euro)

La voce è così dettagliata:

		valori in migliaia di euro	
	2024	2023	Variazione
Materiali e materie di consumo	1.136	1.082	54
Energia elettrica e combustibili per la trazione	12.468	13.344	(876)

Mat. prime, sussid. accanton. e rilasci	1.265	-	1.265
Totale	14.869	14.426	443

Il costo delle "materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" si attesta a 14.869 mila euro e fa riferimento principalmente al costo dei combustibili per trazione ed energia elettrica che si attestano a 12.468 mila euro con un decremento di 876 mila euro determinato principalmente dal decremento del costo medio unitario del gasolio e dell'energia elettrica per la trazione. Per quanto riguarda la valutazione del magazzino ferro, in considerazione della conclusione del contratto al 31 dicembre 2025 tra Busitalia e Trenitalia S.p.A. e rilevato che i ricambi attualmente presenti nei magazzini interni potrebbero essere in esubero rispetto alle reali esigenze non esistendo inoltre elementi di certezza in merito al reale utilizzo del materiale successivamente, si è proceduto alla svalutazione di gran parte del magazzino per un importo di 1.265 mila euro.

8 Costi per servizi (31.401 mila euro)

Al 31 dicembre 2024 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:

	2024	2023	Variazione
Altre prestazioni collegate al trasporto	14	89	(75)
Pedaggio	718	1.008	(290)
Prestazioni per il trasporto	732	1.097	(365)
Serv. pulizia ed altri serv. Appaltati	1.898	1.773	125
Manutenzioni e rip. beni immobili e mobili	12.113	12.042	71
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	14.011	13.815	196
Servizi immobiliari e utenze	1.556	1.749	(193)
Servizi amministrativi ed informatici	6.125	3.080	3.045
Spese per comunicazione esterna e costi diversi	-	11	(11)
Costi per godimento beni di terzi	573	1.013	(440)
Prestazioni professionali e consulenze	1.164	756	408
Costi comuni di Gruppo	110	123	(13)
Assicurazioni	2.301	2.294	7
Provvigioni alle agenzie	389	383	6
Altro	4.440	3.897	543
Diversi	8.404	7.453	951
Totale	31.401	28.218	3.183

La voce "Costi per servizi" si attesta a 31.401 mila euro al 31 dicembre 2024 con una variazione complessiva in aumento di 3.183 mila euro rispetto all'esercizio precedente prevalentemente determinata dall'incremento dei "servizi amministrativi ed informatici" pari a 3.045 mila euro. In particolare, tale incremento rispetto al precedente esercizio è stato determinato da diversi fattori tra cui:

- conguagli passivi verso le società controllate e relativi a *service* informatici ribaltati dalla Società FS Technology S.p.A. pari a 1.086 mila euro;
- maggiori costi per Cyber security per 193 mila euro;
- maggiori costi per QRane per 227 mila euro;
- maggiori costi richiesti per lo svolgimento di servizi progettuali 350 mila euro svolti nell'esercizio;
- ulteriori incrementi complessivi contrattuali intervenuti pari a 1.539 mila euro.

Si registra in contrapposizione un conguaglio positivo di 350 mila euro a seguito della puntuale rendicontazione delle attività svolte nell'ambito del service informatico.

Tra le principali variazioni rileviamo l'incremento della voce "prestazioni professionali e consulenze" per un importo di 408 mila euro principalmente determinato dall'affidamento all'advisory KPMG dei servizi di Due Diligence relativi a future acquisizioni.

In diminuzione di 290 mila euro i costi per pedaggi sostenuti per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria per effetto dell'atto modificativo del contratto di servizio ferroviario assegnato dalla Regione Umbria a Trenitalia Direzione Umbria.

Complessivamente gli altri costi ricompresi nella voce hanno subito una variazione netta in aumento di 20 mila euro.

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

	valori in migliaia di euro		
	2024	2023	Variazione
Canoni di locazione, oneri condom. e Imposta di registro	3.711	939	2.772
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	244	376	(132)
Noleggio materiale informatico	50	154	(104)
Storno canoni locaz. oneri cond. IFRS 16	(3.432)	(456)	(2.976)
Totale Costi per godimento beni di terzi	573	1.013	(440)

Come si nota dal dettaglio sopra, la voce "costi per godimento beni di terzi" registra un decremento complessivo di 440 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Per i canoni di affitto passivi si rilevano conguagli per un importo complessivo di 204 mila euro comprensivo degli impatti dell'IFRS 16. Inoltre, si rilevano decremento per 132 mila euro e 104 mila euro rispettivamente relativi ai costi di noleggio di autovetture aziendali e materiale informatico a seguito dei nuovi contratti stipulati più favorevoli rispetto all'esercizio precedente. Tali costi sono stati esclusi dall'ambito di applicazione dell'IFRS 16.

9 Altri costi operativi (1.725 mila euro)

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

	valori in migliaia di euro		
	2024	2023	Variazione
Altri costi	410	335	75
Minusvalenze	11	178	(167)
Oneri di gestione Pool da aziende di trasporto	311	123	188
Accantonamenti e rilasci	(54)	-	(54)
Imposte tasse e tribute locali	1.047	1.071	(24)
Totale	1.725	1.707	18

La voce "Altri costi operativi" si attesta a 1.725 mila euro, in aumento rispetto allo scorso esercizio, per 18 mila euro per effetto netto delle seguenti variazioni:

- aumento di 188 mila euro negli oneri di gestione generati dalla rendicontazione annuale dei costi e dei ricavi delle società consortile dell'ex Ramo Toscana;
- decremento di 167 mila euro nei costi per minusvalenze da alienazione cespiti effettuate nel corso dell'esercizio;
- decremento complessivo di 3 mila euro nette nelle altre voci di costo come riportate nella tabella sopra esposta.

10 Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti (8.195 mila euro)

La voce è di seguito dettagliata:

	<i>valori in migliaia di euro</i>	2024	2023	Variazione
Ammortamento attività immateriali		186	290	(104)
Ammortamento attività materiali		5.387	5.703	(316)
Ammortamento IFRS 16		2.622	2.670	(48)
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari				
Svalutazione delle attività immateriali				
Rettifiche e riprese di valore su crediti		1.572	-	1.572
Totale		9.767	8.663	1.104

Gli Ammortamenti delle attività materiali e immateriali si attestano complessivamente a 8.195 mila euro al 31 dicembre 2024 con una variazione in diminuzione di 468 mila euro rispetto all'esercizio precedente, determinata per 316 mila euro dalla variazione netta degli ammortamenti delle attività materiali e per 104 mila euro dalla variazione degli ammortamenti delle attività immateriali oltre alla variazione degli ammortamenti calcolati in applicazione dell'IFRS 16 (48) mila euro.

Si rilevano per il 2024 rettifiche di valore su crediti di 1.572 mila euro in applicazione dell'Ifrs 9.

11 Proventi finanziari (9.672 mila euro)

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	<i>valori in migliaia di euro</i>	2024	2023	Variazione
Proventi finanziari diversi		270	321	(51)
Dividendi		9.402	13.988	(4.586)
Rivalutazioni di attività finanziarie				
Totale		9.672	14.309	(4.637)

Il saldo della voce si attesta a 9.672 mila euro al 31 dicembre 2024 con una variazione in diminuzione di 4.637 mila euro dovuta dal decremento di 4.586 mila euro dell'ammontare dei dividendi deliberati dalle società controllate Ataf Gestioni e Busitalia Rail Service Srl a seguito dei risultati raggiunti dalle rispettive controllate nei bilanci dell'esercizio precedente, per 78 mila euro dal decremento dell'ammontare degli interessi attivi maturati sul conto corrente intersocietario verso la Capogruppo e per 27 mila euro dai maggiori proventi derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 a seguito del contratto di sublocazione di una porzione di immobile sottoscritto con la controllata Busitalia Rail Service Srl.

12 Oneri finanziari (11.782 mila euro)

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2024	2023	Variazione
Oneri finanziari su debiti	3.694	3.538	156
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti IAS 19	278	342	(64)
Oneri finanziari su leasing IFRS16	1.122	1.192	(70)
Svalutazioni di partecipazione	-	5.900	(5.900)
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	6.688	4.600	2.088
Totale	11.782	15.572	(3.790)

Gli "Oneri finanziari" si attestano a 11.782 mila euro al 31 dicembre 2024 con una variazione in diminuzione rispetto al 2023 di 3.790 mila euro per effetto dei seguenti fattori:

- svalutazioni di 5.900 mila euro effettuate nel corso dell'esercizio precedente a seguito della riduzione di valore della partecipazione in Busitalia Campania;
- incremento netto di 2.088 mila euro degli oneri finanziari derivanti dal maggiore accantonamento a fondo rischi a seguito dell'analisi di sensitivity effettuata sul valore della partecipazione in Busitalia Campania pari a 6.882 mila euro al netto della quota rilasciata a conto economico pari a 194 mila euro. L'operazione di ricapitalizzazione effettuata nel corso del 2024 aveva previsto al bilancio chiuso al 31.12.2023 un fondo stimato in 4.600 mila euro e utilizzato per 4.406.
- incremento netto di 156 mila euro degli oneri finanziari su debiti in particolare verso Fercredit si registra un aumento di 299 mila euro connesso ai maggiori finanziamenti ricevuti per acquisizione di autobus e verso la controllante FS si registra una riduzione di 143 mila euro come conseguenza delle politiche monetarie decise dalla Banca Centrale Europea, sui finanziamenti a tasso variabile;
- decremento di 70 mila euro degli oneri finanziari su leasing relative agli impatti finanziari dell'IFRS16;
- decremento di 64 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 (149 mila euro).

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

	2024	2023	Variazione
--	------	------	------------

Busitalia-Sita Nord S.r.l.

IRAP	120	-	120
IRES	-	-	-
Proventi da adesione cons.fiscale	-	-	-
Imposte differite e anticipate	-	-	-
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	29	-	29
Imposte accantonamenti e rilasci	-	-	-
Totale	149	-	149

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 2024 la Società ha conseguito una perdita fiscale trasferita alla consolidante.

Non si rilevano pertanto imposte correnti, né imposte differite, anticipate. Le rettifiche di imposte degli esercizi precedenti nel periodo d'imposta 2024 ammontano a 29 mila euro.

Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

	2024		2023		
	€	%	€	%	valori in migliaia di euro
Utile dell'esercizio	2.225		11.298		
Totale imposta sul reddito	149		-		
Utile ante imposte	2.374		11.298		
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		24%			24%
Minori imposte					
Plusvalenze da partecipazioni	-		-		
Dividendi da partecipazioni	(8.932)		(9.642)		
Contributi COVID-19	(6.036)		(2.358)		
Rimborso accisa gasolio autotrazione	(1.439)		(1.291)		
Altre variazioni in diminuzione	(619)		(478)		
Maggiori imposte					
Svalutazioni partecipazioni	6.882		5.900		
Accantonamenti ai fondi	1.005		-		
Svalutazioni e amm.non deducibili	2.495		508		
Altre variazioni in aumento	1.292		692		
Totale imponibile IRES	-		-		
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	-		-		
IRAP	120		-		
Imposte estere	-		-		
Differenza su stima imposte anni precedenti	29		-		
Totalità fiscalità differita	-		-		
Altro	-		-		
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	149		-		

14 Immobili, impianti e macchinari (66.192 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 2024 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale	valori in migliaia di euro
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
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 1.1.2024	22.277	44.644	-	418	8.093	75.432
Investimenti	-	-	-	-	430	430
Passaggi in esercizio	28	8.452	-	72	(8.523)	28
Ammortamenti	(2.639)	(5.091)	-	(128)	-	(7.858)
Differenze di cambio	-	-	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni	(779)	(34)	-	-	-	(813)
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	-	-	-	-	-	-
Incrementi dei contributi nel periodo	-	(1.174)	-	-	-	(1.174)
Altre Riclassifiche	2.604	-	-	-	-	2.604
Altre movimentazioni	(2.458)	-	-	-	-	(2.458)
Totale variazioni	(3.243)	2.152	-	(56)	(8.093)	(9.241)
Costo storico	21.799	131.537	-	8.580	-	161.917
Ammortamenti e perdite di valore	(2.765)	(66.578)	-	(8.219)	-	(77.562)
Contributi	-	(18.164)	-	-	-	(18.164)
Consistenza al 31.12.2024	19.034	46.796	-	362	-	66.192

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 2024 la voce "Immobili, impianti e macchinari" non risulta gravata da ipoteche o privilegi.

Al 31 dicembre 2024 la voce "Immobili, impianti e macchinari" si attesta a 66.192 mila euro registrando un decremento netto di circa 9.241 mila euro. Come rappresentato nella tabella sopra riportata la variazione è stata determinata principalmente dai seguenti fattori:

- i) Investimenti complessivi per immobilizzazioni in corso per 430 mila euro, per il dettaglio si rinvia al paragrafo investimenti nella relazione sulla gestione.
- ii) Ammortamenti netti di periodo pari a 7.858 mila euro, comprensivi degli ammortamenti in applicazione dell'IFRS 16.
- iii) Le altre movimentazioni includono gli importi derivanti dalla rivalutazione dei Diritti d'uso in applicazione dell'IFRS 16 e pari a -2.536 mila euro oltre ad una variazione positiva di +78 mila euro determinato dalla stipula di un nuovo contratto di locazione di un deposito bus Perugia. Si rimanda alla nota 16 per maggiori informazioni.
- iv) Nelle altre riclassifiche sono ricompresi per 2.604 mila euro i remeasurement del Fondo ammortamento dei Diritti d'uso strettamente connesso alla sublocazione di una porzione di immobile alla controllata Busitalia Rail service, rientrante nell'ambito di applicazione del principio IFRS16. Si rimanda alla nota 16 per maggiori informazioni.
- v) Sono ricompresi gli effetti della rivalutazione dell'IFRS16 dei fondi di ammortamenti dei Diritti d'uso di cui al p.to precedente e per un importo pari a 2.604 mila euro.

vi) Nelle alienazioni e dismissioni sono compresi:

- 34 mila euro di effetto netto legato a dismissioni, principalmente di autobus, costituite da una riduzione del costo storico degli autobus dismessi pari a 3.527 mila euro, una riduzione del fondo ammortamento per 3.191 mila euro e 302 mila euro di riduzione contributi;
 - 779 mila euro che fanno riferimento alla sublocazione di un contratto di locazione alla controllata Busitalia Rail Service, rientrante nell'ambito di applicazione del principio IFRS16. Per maggiori dettagli si rimanda alla nota 16.
- vii) Si registra un incasso di contributi in c/investimenti ricevuti per finanziamento autobus di 1.174 mila euro.

Contributi governativi

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

Categoria	<i>valore in migliaia di euro</i>	
	Valore Residuo	Vincolato
FABBRICATI INDUSTRIALI		-
FABBRICATI IN LOCAZIONE SOCIETA' DEL GRUPPO		745
AUTOBUS DI LINEA		11.600
MACCHINE ELETTRONICHE		-
Totale complessivo		12.345

15 Investimenti immobiliari (3.286 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	-	(5.541)	(5.541)
Contributi		(2.336)	(2.336)
Fondo Svalutazione	-	-	-
Consistenza al 31.12.2023	-	3.437	3.437
Variazioni dell'esercizio			
Investimenti	-	-	-
Ammortamento	-	(152)	(152)
Totale variazioni	-	(152)	(152)
Costo	-	11.314	11.314
Fondo Ammortamento	-	(5.692)	(5.692)
Contributi	-	(2.336)	(2.336)
Fondo Svalutazione	-	-	-
Consistenza al 31.12.2024	-	3.286	3.286

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 2023 si evidenzia una variazione in diminuzione determinata esclusivamente dall'ammortamento netto di periodo pari 152 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	594	594	594	594	594	594	3.564

I proventi da locazioni per un importo pari rispettivamente a 594 mila euro, sono iscritti nella voce Altri ricavi delle vendite e prestazioni.

16 Diritto di utilizzo beni in leasing (18.990 mila euro)

Lessee

Nella seguente tabella viene esposta la movimentazione del diritto d'uso nel corso del 2024:

	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	(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
Costo storico	24.897	-	-	-	-	24.897
Ammortamenti e perdite di valore	(2.653)	-	-	-	-	(2.653)
Consistenza al 1.1.2024	22.244	-	-	-	-	22.244
Acquisizione per nuovi contratti	(2.458)	-	-	-	-	(2.458)
Ammortamenti	(2.622)	-	-	-	-	(2.622)
Cessazioni contrattuali	(779)	-	-	-	-	(779)
Altri movimenti	2.604	-	-	-	-	2.604
Totale variazioni	(3.254)	-	-	-	-	(3.254)
Costo storico	21.581	-	-	-	-	21.581
Ammortamenti e perdite di valore	(2.591)	-	-	-	-	(2.591)
Consistenza al 31.12.2024	18.990	-	-	-	-	18.990

Dal 1° 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 2024 complessivamente a 18.990 mila euro, con una variazione in diminuzione di circa 3.254 mila euro rispetto all'esercizio precedente, dovuta a:

- *remeasurement* del diritto d'uso per totali -2.458 così suddivisi: per -2.536 mila euro relativi al contratto di locazione dell'immobile dove ha la sede secondaria la Società, rientrante nell'ambito di applicazione del principio IFRS16, che è stato parzialmente sublocato alla controllata Busitalia Rail Service. Va aggiunto il *remeasurement* del diritto d'uso per un nuovo contratto di locazione di un deposito autobus a Perugia per +78 mila euro.
- Ammortamenti IFRS16 per 2.622 mila euro.
- Cessazione contrattuale per -779 mila euro: questa voce fa riferimento al contratto di locazione dell'immobile dove ha la sede secondaria la Società, rientrante nell'ambito di applicazione del principio IFRS16, che è stato parzialmente sublocato alla controllata Busitalia Rail Service. In dettaglio, tale ammontare è determinato per -858 mila euro dalla cessazione del diritto d'uso IFRS16 e +79 mila euro per la cessazione del fondo ammortamento IFRS16.
- Altri movimenti per +2.604 mila euro: tale voce si riferisce al *remeasurement* del fondo ammortamento dato dall'applicazione del principio IFRS16 per 319 mila euro verso la consociata Grandi Stazioni Rail, e per 2.285 mila euro verso terzi.

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	2024
Passività del leasing al 1° gennaio 2024	22.833
Iscrizione dei nuovi diritti d'uso	(2.458)
Rilevazione oneri finanziari	1.122
Pagamenti	(3.433)
Altre variazioni	2.604
Passività del leasing al 31 dicembre 2024	20.669

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

	valori in migliaia di euro
Impatti a conto economico	2024
Ammortamento dei diritti d'uso	2.622
Interessi passivi sulle passività del leasing	1.122
Costi relativi a leasing non in scope IFRS 16	523
Totale impatti a conto economico	4.267

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
	20.669	-

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:

	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	222	222	185	0	0	0	629

I proventi da sub-locazioni per un importo pari a 222 mila euro sono iscritti nella voce Altri ricavi delle vendite e prestazioni.

17 Attività immateriali (11.268 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 conti	Avviamento	Totalle
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)	-	-
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
Investimenti	-	-	-	340	-	340
Passaggi in esercizio	-	-	233	-	261	-
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-
Ammortamenti	-	-	(186)	-	-	(186)
Totale variazioni	-	-	47	80	-	126
Costo storico	-	-	6.769	114	10.851	17.734
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(6.467)	-	-	(6.467)
Contributi	-	-	-	-	-	-
Consistenza al 31.12.2024	-	-	302	114	10	11.268

Non si rilevano oneri finanziari capitalizzati relativi alla voce "Attività immateriali" per l'anno 2024.

Le "attività immateriali" si attestano, al 31 dicembre 2024, a 11.268 mila euro registrando una variazione in aumento di 126 mila euro, determinata dai seguenti fattori:

- i) investimenti realizzati nel periodo di 340 mila euro, principalmente legati agli sviluppi del *software* aziendale integrato Board, oltre a sviluppi del Software utilizzato per la rendicontazione dei Ricavi da mercato in particolare upgrade sistema di vendita on line e Interfacce sistemi "Busitalia Qrane";
- ii) ammortamenti netti di periodo pari a 186 mila euro;
- iii) riclassifiche di 28 mila euro dalla voce attività immateriali ad immobili, impianti e macchinari.

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	5,38%	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 2025-2029 approvato dai Consigli di Amministrazione in data 27 novembre 2024, considerando un periodo temporale di 3 anni (2025-2027) 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 5,38% 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 (418 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.

	31.12.2023	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr. (Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2024 <i>valori in migliaia di euro</i>
Perdite fiscalmente riportabili	-	-	-	-	-
Altre partite	924	-	14	-	938
Attività per imposte anticipate	924	-	14	-	938
Differenze su immobilizzazioni attività finanziarie	(520)	-	-	-	(520)
Passività per imposte differite	(520)	-	-	-	(520)
SALDO NETTO	404		14		418

Le attività per imposte anticipate presentano una movimentazione di 14 mila euro relativa agli effetti fiscali degli utili attuariali legati alla valorizzazione del TFR secondo lo IAS 19.

Non si rileva nessuna movimentazione sulle passività per imposte differite.

19 Partecipazioni (35.331 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 2024 e 2023.

	Valore netto 31.12.2024	Valore netto 31.12.2023	Fondo svalutazione cumulato	valori in migliaia di euro
Partecipazioni in:				
Imprese controllate	35.204	36.293		30.398
Imprese collegate	-	-		-
Imprese a controllo congiunto	-	-		-
Altre imprese	127	127		-
TOTALE	35.331	36.419		30.398

La voce è pari a 35.331 mila euro, in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 1.088 mila euro per effetto da un lato del rimborso di una quota di partecipazione detenuta nella Società Ataf Gestioni pari a 1.699 mila euro e dall'altro all'incremento derivante dall'acquisizione della partecipazione della società Firenze City Sightseeing pari a 561 mila euro oltre all'aumento del capitale sociale della società Busitalia Campania pari a 50 mila euro a seguito dell'operazione di ricapitalizzazione avvenuta nell'esercizio come descritta nel paragrafo Principali eventi dell'esercizio.

	Valore Netto 31.12.2022	Movimenti dell'esercizio			Valore Netto 31.12.2023	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/sottocrizioni	Alienazioni/rimborsi	Svalutazioni/ripristini di valore		
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	-

Busitalia-Sita Nord S.r.l.

	Valore Netto 31.12.2023	Movimenti dell'esercizio			Valore Netto 31.12.2024	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/sottocrizioni	Alienazioni/rimborsi	Svalutazioni/ripristini di valore		
Partecipazioni in imprese controllate	36.293				35.205	(30.398)
ATAF GESTIONI SRL	9.088	-	1.699	-	7.389	-
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	3.498	-	-	-	3.498	-
SAVIT SRL	1.031	-	-	-	1.031	-
BUSITALIA VENETO SPA	16.175	-	-	-	16.175	-
BUSITALIA CAMPANIA SPA	-	50	-	-	50	-
FIRENZE CITY SIGHTSEEING	-	561	-	-	561	-
QBUZZ MOBILITY SERVICES	59	-	-	-	59	-
QBUZZ	6.442	-	-	-	6.442	(30.398)
Altre imprese	127	-	-	-	127	-
MOBIT S.C.a R.L. IN LIQUIDAZIONE	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 31.12.2024	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2024 (b)	Differenza (a-b)
Partecipazioni in imprese controllate								
ATAF GESTIONI SRL	Firenze	3.500.000	7.712.496	19.979.977	70%	13.985.984	7.388.594	6.597.390
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	Roma	3.497.788	7.803.146	12.215.361	100%	12.215.361	3.497.788	8.717.573
SAVIT SRL	Perugia	1.000.000	(284.976)	892.041	100%	892.041	1.030.677	(138.636)
BUSITALIA VENETO	Padova	20.500.000	1.457.822	5.574.056	78,90%	4.397.930	16.175.000	(11.777.070)
BUSITALIA CAMPANIA SPA	Salerno	50.000	(2.381.772)	(7.643.808)	100%	(7.643.808)	50.000	(7.693.808)
FIRENZE CITY SIGHTSEEING	Firenze	200.000	393.018	1.772.259	60%	1.063.355	560.943	502.412
QBUZZ B.V.	Amersfoort	400.000	(6.707.957)	(6.463.970)	100%	(6.463.970)	6.442.202	(12.906.172)
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 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. Si specifica che per tali perdite, dovute principalmente agli effetti

della pandemia COVID-19, la società ha beneficiato della sterilizzazione delle perdite emerse nei citati esercizi non trovando quindi 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 Srl 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'*Equity 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 5,17% 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 nel Business Plan 2025-2032, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 4 marzo 2025.

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 2024, in cui ha realizzato una perdita d'esercizio pari a 2.382 mila euro. Tale risultato riduce il patrimonio della Società che si attesta ad un valore negativo, pari a (7.643) mila euro configurandosi così la fattispecie di cui all'art. 2447 del codice civile. Si segnala che per le perdite realizzate nell'esercizio 2021 per 3.051 mila euro e nell'esercizio 2022 per 2.261 mila euro Busitalia Campania si è avvalsa dei benefici di "sterilizzazione" 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 2.332 mila euro), configurandosi così la fattispecie di cui all'art. 2447 del Codice Civile.

A tal proposito, Busitalia Sita Nord Srl è intervenuta ed in data 20 febbraio 2025 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 2.332 mila euro e l'aumento del capitale sociale al fine di uscire dalla fattispecie di cui all'art. 2447 del Codice civile (per un importo di 1.000 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 Srl e dalle risultanze dello stesso è emersa la necessità di rilevare alla chiusura del bilancio 2024 un "fondo rischi su partecipazioni" stimato in considerazione degli impegni presi da parte di Busitalia Sita Nord nella redazione della *support letter* rilasciata per garantire la continuità della controllata, in attesa dell'avvio delle due nuove concessioni previste, nel Business Plan della società, nel 2026. Si precisa che la Società Busitalia Campania nelle more dell'avvio dei nuovi servizi, avvierà le interlocuzioni con gli Enti per il riconoscimento del riequilibrio economico dell'esercizio 2025 e precedenti, ai sensi della normativa comunitaria (Reg. EU 1370/2007) in relazione ai servizi attualmente svolti nel bacino di Salerno. Nelle more del riconoscimento di questi riequilibri Busitalia Sita Nord Srl ha effettuato una *sensitivity* sul Test di *Impairment* circoscritta al potenziale mancato riconoscimento da parte dell'Ente di questi importi. Tenuto conto di quanto sopra descritto Busitalia Sita Nord ha rilevato nel bilancio 2024 un accantonamento per rischi su partecipazione di 6.882 mila euro.

Il test, con riferimento alla partecipazione, è stato effettuato confrontando il valore di carico della partecipazione con l'*Equity 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 5,32% 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 2025-2035, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 4 marzo 2025.

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 al 31 dicembre 2024, anno in cui ha realizzato una perdita d'esercizio pari a 6.708 mila euro.

Nel corso del 2024 la Società ha operato nell'ambito delle concessioni già in essere nell'esercizio precedente quali BRU, GD e DMG e che proseguiranno il servizio fino a naturale scadenza. Dal mese di dicembre 2024 sono state implementate le due nuove concessioni di ZHN e FR che scadranno rispettivamente nel 2039 e nel 2034.

Nel corso del 2024 si sono verificati alcuni eventi, non prevedibili, che hanno determinato un risultato non in linea con le attese del budget. La società ha confermato, per l'esercizio a venire, delle aspettative positive in termini di risultati, nonostante le difficoltà incontrate nel corso del 2024, dovute principalmente sia alla delicata fase di implementazione delle nuove concessioni che ad alcune difficoltà nella catena di approvvigionamento dei mezzi necessari per i servizi di trasporto effettuati e nell'assunzione di nuovo personale.

La Società ha quindi predisposto il Test di impairment ai fini della valutazione del valore della partecipazione detenuta da Busitalia Sita Nord e dalle risultanze dello stesso non sono emerse perdite durevoli di valore.

La metodologia utilizzata è stata quella del confronto tra il valore di carico della partecipazione con l'*Equity 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 5,42% 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 nel Business Plan 2025-2039, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 20 febbraio 2025.

20 Attività finanziarie non correnti e correnti (12.991 mila euro)

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

	Valore contabile									valori in migliaia di euro		
	31.12.2024			31.12.2023			Variazione			Non correnti	Correnti	Totale
	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	552	552				552	552
- Altri crediti finanziari	12.451	12.451		6.937	6.937	5.514	5.514
Valore lordo attività finanziarie	552	12.451	13.003	6.937	6.937	552	5.514
Fondo svalutazione		12	12	12	12	-	-
Totale attività finanziarie	552	12.439	12.991	6.925	6.925	552	5.514

La voce **altri crediti finanziari**, pari complessivamente a 12.451 mila euro al 31 dicembre 2024 fa riferimento per 28 mila euro al credito corrente per leasing finanziario ai sensi dell'Ifrs 16 e per 12.423 mila euro al saldo del conto corrente intersocietario con la Holding Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.. Il valore del fondo svalutazione pari a 12 mila euro è quello risultante dall'applicazione dell'Ifrs 9.

La voce **crediti per finanziamenti**, pari complessivamente a 552 mila euro fa riferimento alla quota non corrente delle attività da leasing in applicazione dell'Ifrs 16. Nel dettaglio rappresenta il credito finanziario relativo al contratto di sublocazione sottoscritto dal 1° gennaio 2024 con la controllata Busitalia Rail Service S.r.l. per l'utilizzo di una quota parte della sede aziendale amministrativa della Società a sua volta in locazione da una società del gruppo FS.

21 Altre attività non correnti e correnti (10.158 mila euro)

Tale voce è così composta:

	31.12.2024			31.12.2023			Variazione			
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	
Altri crediti verso società del gruppo	-	553	553	-	750	750	-	197	-	197
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre Amministrazioni dello Stato	-	1.532	1.532	-	3.859	3.859	-	2.327	-	2.327
Debitori diversi e ratei/risconti	150	9.570	9.720	322	9.435	9.757	-	172	-	37
Valore lordo altre attività	150	11.655	11.805	322	14.044	14.366	-	172	-	2.561
Fondo svalutazione	-	1.647	1.647	-	916	916	-	731	-	731
Totale altre attività	150	10.008	10.158	322	13.128	13.450	-	172	-	3.120

La voce “**Altri crediti verso società del gruppo**” si attesta a 553 mila euro con una variazione in diminuzione pari a 197 mila euro determinata dall’ordinaria gestione di fatturazione ed incassi.

I crediti inclusi nella voce **"Altre Amministrazioni dello Stato"** si attestano a 1.532 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 2023 tale voce ha subito una variazione in diminuzione per 2.327 mila euro per ulteriori dettagli si rinvia al prospetto sotto riportato.

La voce **"Debitori diversi e ratei/risconti"** si attesta complessivamente a 9.720 mila euro, di cui 9.570 mila euro sono correnti e 150 mila euro non correnti. Si rileva che le variazioni intercorse nei crediti non correnti pari a +172 mila euro fanno riferimento prevalentemente alla riclassifica di quota parte del Credito Ace da quota corrente. Tra le movimentazioni rilevanti la Società ha rilevato crediti Ires per ritenute d'acconto rientranti nel consolidato fiscale di FS pari a +470 mila euro oltre a maggiori risconti attivi pari a 128 mila euro, in contrapposizione variazioni in diminuzione per 616 mila euro dei crediti per bonus accise sul carburante per effetto degli utilizzi di periodo tramite compensazione.

Il **"Fondo svalutazione"** si attesta a 1.647 mila euro con una variazione in aumento di 731 mila euro 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 al 31.12.2023	Incrementi	Incassi	Decrementi	Riclassifiche	Altre variazioni	<i>valori in migliaia di euro</i>	Valori al 31.12.2024
In conto esercizio	3.859	12.268	-14.475	-120	-	-		1.532
In conto impianti	-	1.174	-	1.174	-	-		-
Totale	3.859	13.442	-15.649	-120	-	-		1.532

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

- Accertamenti dei ristori Covid-19 per mancati ricavi da traffico da parte della Regione Umbria per un importo pari a 4.460 mila euro;
- Accertamenti dei ristori Covid-19 per mancati ricavi da traffico da parte della Regione Toscana per un importo pari a 2.131 mila euro;
- Accertamenti relativi a contributi per CCNL e Oneri di malattia di competenza dell'esercizio per complessivi 5.677 mila euro.
- Decrementi relativi al Bonus Trasporti per 120 mila euro.
- Incassi complessivi per contributi CCNL per 5.428 mila euro.
- Incassi relativi a Ristori Covid-19 da parte della Regione Umbria per 4.927 mila euro.
- Incassi relativi a Ristori Covid-19 da parte della Regione Toscana per 4.120 mila euro.
- Incremento e incasso nello stesso esercizio dei contributi in c/impianti per 1.174 mila euro per il finanziamento di autobus della Regione Umbria.

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

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Nazionali	10.158	13.450	(3.292)

Regno Unito
 Altri paesi europei (UE non Euro)
 Altri paesi europei non UE
 Stati Uniti
 Altri paesi

Totale	10.158	13.450	(3.292)
---------------	---------------	---------------	----------------

22 Rimanenze (1.216 mila euro)

La voce si attesta a 1.216 mila euro sostanzialmente in linea rispetto allo scorso esercizio. Di seguito la composizione:

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.481	2.636	(155)
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati			
Lavori in corso su ordinazione			
Prodotti finiti e merci			
Cespi radiati da alienare			
Immobili e Terreni di Trading			
Valore lordo Rimanenze	2.481	2.636	(155)
Fondo svalutazione	1.265	-	1.265
Totale Rimanenze	1.216	2.636	1.420

La voce risulta esser così composta:

Materiali	Valore lordo	Fondo Svalutazione	valori in migliaia di euro	
			Valore netto	
Carburanti	398	-	398	
Ricambi	2.075	1.265	810	
Materiale Utilizzo	8	-	8	
	2.481	1.265	1.216	

Le rimanenze pari a 2.481 mila euro rappresentano la valorizzazione delle giacenze di magazzino alla data di chiusura di bilancio e presentano una variazione in diminuzione di 155 mila euro. Nel valore delle rimanenze sono ricompresi in particolare i materiali di ricambio presenti nell'officina della sede di Umbertide dove avvengono le principali attività manutentive del sistema ferroviario. Tenuto conto della conclusione del contratto al 31 dicembre 2025 tra Busitalia e Trenitalia S.p.A., come rilevato nel paragrafo dei principali eventi dell'esercizio, e considerando il lento rigiro del materiale analizzato alla data di chiusura del bilancio nonché le valutazioni in merito al probabile utilizzo del materiale nel prossimo esercizio, si è proceduto ad effettuare una valutazione analitica del magazzino che ha comportato una svalutazione di 1.265 mila euro.

23 Crediti commerciali (63.042 mila euro)

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non Corr	Corr	Tot	Non Corr	Corr	Tot	Non Corr	Corr	Tot
Clienti ordinari	-	7.382	7.382	-	9.979	9.979	-	(2.597)	(2.597)
Amministrazioni dello Stato e altre Amm.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pubbliche	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contratto di Servizio verso le Regioni	-	31.845	31.845	-	36.929	36.929	-	(5.084)	(5.084)

Busitalia-Sita Nord S.r.l.

Contratto di Servizio verso lo Stato	-	-	-	-	-	-	-
Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione	-	-	-	-	-	-	-
Crediti verso società del Gruppo	-	29.356	29.356	-	21.197	21.197	-
Altri crediti	-	-	-	-	-	-	-
Valore lordo crediti commerciali	-	68.583	68.583	-	68.105	68.105	-
Fondo svalutazione	-	5.541	5.541	-	4.699	4.699	-
Totale crediti commerciali	-	63.042	63.042	-	63.405	63.405	-
							(363)
							(363)

I Crediti commerciali al 31 dicembre 2024 si attestano a 63.042 mila euro con una variazione netta in diminuzione di 363 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 diminuzione di 2.597 mila euro determinata da ordinaria gestione della fatturazione e incassi.

I “**Crediti verso società del Gruppo**” si attestano a 29.356 mila euro con una variazione in aumento di 8.159 mila euro, e fanno riferimento principalmente ai rapporti verso le società controllate per attività di *service* e distacchi di personale. La variazione è dovuta da un lato dagli incrementi dei crediti verso le società controllate (+3.553 mila euro) determinato dall'andamento ordinario degli incassi e dei pagamenti. Nei confronti delle società del gruppo si rilevano principalmente rapporti di credito per lo svolgimento di attività di service, distacchi attivi, svolgimento di servizi sostitutivi verso Busitalia Rail Service e contratti di sublocazione.

Inoltre, si rileva un incremento di crediti verso le altre società del gruppo (4.601 mila euro) principalmente riferibile alla consociata Trenitalia S.p.A. divisione Regionale per effetto del subaffido da parte di questa, nuova titolare del contratto di servizio con la Regione Umbria, del servizio di trasporto passeggeri sulla rete regionale (+4.585 mila euro) e variazioni residuali (+16 mila euro) nei confronti delle altre società del gruppo.

Sostanzialmente in linea i crediti verso la controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. che ha generato un incremento di 5 mila euro.

I “**Crediti da Contratto di Servizio verso le Regioni**” si attestano a 31.845 mila euro e fanno riferimento a crediti per contratti di servizio attivi verso gli Enti affidanti, il cui valore risulta in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 5.084 mila euro è stata determinata principalmente dal trasferimento del contratto di servizio di trasporto passeggeri sulla rete regionale con la Regione Umbria alla società Trenitalia S.p.A. (-4.585 mila euro) oltre a variazioni residuali (+499 mila euro) rispetto all'esercizio precedente determinata dall'ordinaria gestione della fatturazione e incassi.

Il “Fondo Svalutazione” si attesta a 5.541 mila euro, in aumento di 842 mila euro per effetto delle valutazioni effettuate ai sensi dell'IFRS 9.

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

	valori in migliaia di euro		
	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Nazionali	68.322	63.405	4.917
Paesi dell'area euro	226	-	226

Regno Unito	4	-	4
Altri paesi europei (UE non Euro)	14	-	14
Altri paesi europei non UE	16	-	16
Stati Uniti	1	-	1
Altri paesi	-	-	-
Totale	68.583	63.405	5.045

24 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (4 mila euro)

La voce è così dettagliata:

Descrizione	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Depositi bancari e postali			
Assegni	-	1	(1)
Denaro e valori in cassa	4	3	1
Valore lordo	4	4	-
Fondo svalutazione	-	-	-
Totale Disponibilità liquide e altri mezzi equivalenti	4	4	-

I saldi di banca e di cassa sono utilizzabili liberamente dalla Società. La società al 31 dicembre 2024 rileva un totale di denaro e valori in cassa pari a 4 mila euro per spese di piccola cassa.

Come dimostra il saldo della voce "Attività finanziarie correnti" la Società si avvale del sistema di tesoreria accentrativa 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 accentrativa 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 (398 mila euro)

La voce è così dettagliata:

Descrizione	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Acconti IRAP	398	377	21
Acconti IRES	-	253	(253)
Totale	398	630	(232)

La Società presenta al 31 dicembre 2024 un'esposizione a credito IRAP derivante dal saldo tra i crediti delle dichiarazioni dell'esercizio precedente e dagli acconti versati nell'esercizio in corso. I crediti IRES invece risultano pari a zero in quanto interamente ceduti alla consolidante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. tramite consolidato fiscale.

26 Patrimonio netto (77.968 mila euro)

Le variazioni intervenute negli esercizi 2024 e 2023 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 2024, 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 2024 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 2.646 mila euro e riflette la valutazione attuariale del TFR. Nel corso dell'esercizio 2024 sono state registrate perdite attuariali per benefici ai dipendenti rilevate dalla perizia dell'attuario pari a 58 mila euro al netto dei relativi effetti fiscali pari a circa 14 mila euro.

Utili/(Perdite) portati a nuovo

Le perdite portate a nuovo al 31 dicembre 2024 si attestano a 4.382 mila euro. La variazione (+6.689 mila euro) rispetto all'esercizio precedente è data dalla destinazione dell'utile d'esercizio 2023 a parziale copertura delle perdite portate a nuovo negli esercizi precedenti, come da delibera assembleare di approvazione della Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2023.

Risultato dell'esercizio

Nello svolgimento della normale attività produttiva dell'esercizio 2024, si è maturato un utile pari a 2.224 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:

Origine*	Importi al 31.12.2024 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Possibilità di utilizzo	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti				valori in migliaia di euro
					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	1.521							
Altre riserve	8.249		8.249						
Utili attuariali per benefici Def.									
Personale	(2.646)								
Utili (Perdite) a nuovo	(4.381)								6.689
Utili (perdita) dell'esercizio	2.225		2.225	B					
TOTALE	77.968	74.521	10.474				6.689		

A Per aumento di capitale

B Per copertura perdite

C Per distribuzione ai soci

27 Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine (48.777 mila euro)

La voce ammonta a 48.777 mila euro ed è così dettagliata:

			valori in migliaia di euro
	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente			
Finanziamenti da soci	10.542	14.696	(4.154)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	23.919	22.646	1.273
Altro			
Totale	34.461	37.342	(2.881)
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine			
	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Finanziamenti da soci (breve termine)	8.164	7.273	891
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	6.152	6.517	(365)
Altro (breve termine)			
Totale	14.316	13.790	526
Totale Finanziamenti	48.777	51.132	(2.355)

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 2.355 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuta a:

- i) rimborsi di 7.719 mila euro dei "Finanziamenti da soci" relativi alle rate scadute dei finanziamenti concessi dalla controllante Ferrovie dello Stato Italiane per l'acquisizione delle partecipazioni della controllata estera QBuzz BV (il cui debito residuo al 31 dicembre 2024 è pari a 10.546 mila euro, con scadenza prevista nel 2026), per l'aumento del capitale sociale della controllata Busitalia Veneto SpA (il cui debito residuo al 31 dicembre 2024 è pari a 4.150 mila euro, con scadenza prevista nel 2027) e per l'operazione di ricapitalizzazione della controllata Busitalia Campania SpA (il cui debito residuo al 31 dicembre 2024 è pari a 4.010 mila euro, con scadenza prevista nel 2029). Su tali finanziamenti i tassi contrattuali applicati sono pari, rispettivamente, a 1,80% + euribor a 6 mesi, 3,40% + euribor a 6 mesi e 3,00% + euribor a 6 mesi;
- ii) aumento di 4.456 mila euro dei "Finanziamenti da soci" relativi all'accensione di una nuova linea di credito concessa dalla controllante Ferrovie dello Stato Italiane SpA per l'operazione di ricapitalizzazione della Società Busitalia Campania SpA (di cui 891 mila euro relativi alla quota a breve termine);
- iii) rimborsi di 7.007 mila euro dei "Debiti finanziari verso società del Gruppo" relativi alle rate scadute dei finanziamenti sottoscritti con la consociata Fercredit per l'acquisizione di autobus (di cui 365 mila euro relativi alla quota a breve termine);
- iv) aumento di 7.915 mila euro dei "Debiti finanziari verso società del Gruppo" a seguito della sottoscrizione di nuovi finanziamenti con la consociata Fercredit Spa finalizzati all'acquisto degli autobus.

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle passività e delle attività finanziarie distinte tra variazioni monetarie e non monetarie.

					valori in migliaia di euro
Voci del flusso di cassa generato/(assorbito) da attività finanziaria	31.12.2023	Effetto da Rendiconto finanziario	Variazione area	Effetti non monetari	31.12.2024
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(4)				(4)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	51.132	(2.355)			48.777
Variazione delle altre attività finanziarie	(6.925)	(5.264)			(802)
Variazione delle altre passività finanziarie	22.839	(3.438)			1.268
	67.042	(11.057)			466
					56.451

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 2024 confrontata con il 31 dicembre 2023:

Posizione finanziaria netta	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
	valori in migliaia di euro		
Posizione finanziaria netta a breve termine	4.251	9.130	(4.879)
Conti correnti di tesoreria	(4)	(4)	-
Attività finanziarie correnti	(12.439)	(6.925)	(5.514)
Finanziamenti da soci	8.164	7.273	891
Passività finanziarie correnti	2.378	2.269	109
Quote corrente finanziamenti a medio/lungo termine	6.152	6.517	(365)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	52.200	57.912	(5.712)
Attività finanziarie non correnti	(552)		(552)
Finanziamenti da soci	10.542	14.696	(4.154)
Finanziamenti a medio/lungo termine	23.919	22.646	1.273
Passività finanziarie non correnti	18.291	20.570	(2.279)
Totale complessivo	56.451	67.042	(10.591)

28 Benefici a dipendenti (8.625 mila euro)

Di seguito il dettaglio della voce

	31.12.2024	31.12.2023
	valori in migliaia di euro	
Valore attuale obbligazioni TFR	8.625	9.465
Valore attuale obbligazioni Altri benefici ai dipendenti		
Totale valore attuale obbligazioni	8.625	9.465

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

	2024	2023
	valori in migliaia di euro	
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	9.465	10.038
Service Costs		
Interest cost (*)	279	342
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	58	257
- da cambiamenti assunzioni demografiche	1	
- da cambiamenti assunzioni finanziarie	63	183
- derivanti dall'esperienza	(6)	74
Anticipi/utilizzi e altre variazioni	(1.177)	(1.172)
Totale obbligazioni a benefici definiti	8.625	9.465

(*) con rilevazione a Conto Economico

Ipotesi attuariali

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

2024	2023
------	------

Tasso di attualizzazione TFR	2,77%	2,95%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,00%
Tasso di inflazione TFR	2,00%	2,00%
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti TFR	5,00%	5,00%
Tasso atteso di anticipazioni	1,00%	1,00%
Probabilità di decesso	ISTAT 2022	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.

	TFR	Altri benefici definiti ai dipendenti
Tasso di inflazione + 0,25%	8.693	
Tasso di inflazione - 0,25%	8.559	
Tasso di attualizzazione +0,25%	8.521	
Tasso di attualizzazione -0,25%	8.732	
Tasso di turnover +1%	8.632	
Tasso di turnover -1%	8.618	
<i>Duration del piano</i>	5,6	
Erogazione 1° anno	1.709	
Erogazione 2° anno	1.006	
Erogazione 3° anno	445	
Erogazione 4° anno	1.317	
Erogazione 5° anno	925	

29 Fondi per rischi ed oneri (11.409 mila euro)

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2024 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve:

Fondi rischi e oneri	31.12.2023	Acc.nti	Utilizzi	Altre variazioni	valori in migliaia di euro	
					Rilascio fondi eccedenti	31.12.2024
Fondo contenzioso personale	1.125	994	-	35	-	2.084
Fondo contenzioso fornitori	725	656	-	-	-	1.381
Fondo bilaterale	1.333	-	-	271	-	1.062
Fondo rischi su partecipazioni	4.600	6.882	-	4.406	-	194
						6.882

Totale fondi rischi e oneri	7.783	8.532	-	4.712	-	-	194	11.409
Di cui quota corrente	-	-	-	-	-	-	-	-
Di cui quota non corrente	7.783	8.532	-	4.712	-	-	194	11.409

I "Fondi per rischi ed oneri" al 31 dicembre 2024 si attestano a 11.409 mila euro con una variazione complessiva in aumento, rispetto al 31 dicembre 2023 di 3.626 mila euro.

Come evidenziato nella tabella sopra riportata, nel corso dell'esercizio 2024 la Società ha rilevato i seguenti accantonamenti:

- 6.882 mila euro in considerazione della valutazione del rischio effettuata sul valore della partecipazione della controllata Busitalia Campania e relativo per 3.382 mila euro all'operazione di ripianamento perdite e ricapitalizzazione da effettuare nel corso del 2025;
- 3.500 mila euro relativi ai risultati e alla *sensitivity* emersa dal *test di impairment*. Per maggiori dettagli si rinvia a quanto riportato nello specifico paragrafo delle Partecipazioni dove sono riportati i risultati del test di impairment svolto ai sensi dello IAS 36;
- 656 mila euro a seguito della valutazione di un probabile rischio inherente la compensazione di alcune partite relative al contratto ferro sottoscritto con la Regione Umbria;
- 994 mila euro per effetto delle valutazioni dei rischi relativi a cause giuslavoristiche in essere (92 mila euro) oltre alla valutazione dei costi per vacatio contrattuale e che pertanto la società si troverà a sostenere per effetto del rinnovo del Contratto collettivo nazionale CCNL dell'esercizio 2024 (745 mila euro) per effetto del rinnovo del Contratto collettivo aziendale CCA dell'esercizio 2024 (157 mila euro).

Inoltre la Società ha utilizzato 4.406 mila euro di fondo rischi su partecipazioni a seguito dell'operazione di ricapitalizzazione effettuata nel corso del 2024 relativamente alla copertura delle perdite e il contestuale aumento di capitale sociale ai minimi di legge che ha effettuato la Società a favore della controllata Busitalia Campania. Il fondo al 31.12.2023 era stato valutato in 4.600 mila euro e utilizzato per 4.406 pertanto la differenza pari a 194 mila euro è stata rilasciata nell'esercizio 2024.

Nella colonna utilizzi l'importo pari a 35 mila euro fa riferimento alla chiusura di contenziosi giuslavoristici risultanti sfavorevoli alla società.

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 2024, è stato utilizzato per 271 mila euro a seguito del pagamento di remunerazioni inerenti.

30 Passività finanziarie non correnti e correnti (20.669 mila euro)

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

		Valore contabile	Variazione	valori in migliaia di euro
	31.12.2024	31.12.2023		

	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura				5	5				
Passività del leasing	18.291	2.378	20.669	20.570	2.264	22.833	(2.279)	114	(2.165)
Totale passività finanziarie	18.291	2.378	20.669	20.570	2.269	22.838	(2.279)	109	(2.170)

Le passività finanziarie sono pari complessivamente a 20.669 mila euro e fanno riferimento al debito finanziario derivante dall'applicazione del principio contabile IFRS 16 da parte della società a partire dal 1° gennaio 2019. Tale debito registra una variazione in diminuzione di 2.164 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuta ai pagamenti dei canoni mensili per 3.433 mila euro cui si contrappongono gli oneri finanziari maturati nel periodo pari a 1.122 mila euro e i *remeasurement* relativi ai rinnovi di contratti in essere per 147 mila euro.

Nel corso del periodo si è conclusa l'operazione legata allo strumento finanziario derivato di copertura del rischio finanziario a copertura del prezzo del gasolio sottoscritta nell'esercizio precedente con relativa liquidazione del debito pari a 5 mila euro.

31 Altre passività non correnti e correnti (13.191 mila euro)

Le voci di debito sono così dettagliate:

	31.12.2024			31.12.2023			Variazione			valori in migliaia di euro
	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	-	2.685	2.685	-	2.663	2.663				- 22 22
Debiti per IVA	-	2	2	-	27	27				- (25) (25)
Altri debiti verso società del Gruppo	2	584	586	-	494	494				2 90 92
Altri debiti e ratei/risconti passivi	143	9.680	9.823	151	9.768	9.920				(8) (88) (96)
Totale altre passività	145	13.046	13.191	151	13.047	13.198				(6) (1) (7)

La voce **"Altre passività correnti"** si attesta a 13.191 mila euro al 31 dicembre 2024 sostanzialmente in linea rispetto al precedente esercizio con una variazione netta in diminuzione di 7 mila euro.

Nel corso del 2024 non sono state registrate movimentazioni significative.

32 Debiti commerciali non correnti e correnti (23.665 mila euro)

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

	31.12.2024			31.12.2023			Variazione			valori in migliaia di euro
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	
Debiti verso fornitori	-	10.775	10.775	-	19.888	19.888	-	(9.113)	(9.113)	

Acconti commerciali	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti commerciali v/ società del Gruppo	-	12.890	12.890	-	13.792	13.792	-	(902)
Totale	-	23.665	23.665	-	33.680	33.680	-	(10.015)

I Debiti commerciali correnti si attestano a 23.665 mila euro al 31 dicembre 2024 con un decremento di 10.015 mila euro rispetto al 31 dicembre 2023 principalmente per effetto del:

- decremento dei debiti verso fornitori pari a 9.113 mila euro legato sostanzialmente al pagamento nell'esercizio di fatture di acquisto autobus registrate alla fine dell'esercizio precedente oltre alle ordinarie variazioni legate ai pagamenti di fine periodo;
- decremento di 902 mila euro dei debiti commerciali intercompany legato sostanzialmente ai pagamenti cui si è fatto fronte nell'esercizio, in particolare si segnala un decremento di 4.701 mila euro per effetto della regolarizzazione dei rapporti aperti con la controllante FS e incrementi complessivi per 3.721 mila euro relativi ai rapporti intercorsi con la società FS Technology nell'ambito della fornitura dei servizi informatici, in sostanziale aumento rispetto all'esercizio precedente oltre a variazioni nette complessive in aumento di 78 mila euro.

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.

	2024	2023
Crediti commerciali al costo ammortizzato	63.042	63.405
Disponibilità liquide al costo ammortizzato	4	4
Altre attività al costo ammortizzato	4.036	7.010
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione al costo ammortizzato		
Altre attività finanziarie:		
- Al costo ammortizzato	13.118	7.052
- Derivati attivi Al FVOCI	12.991	6.925
- Derivati attivi al FVTPL		
- Altre attività valutate al FVOCI	127	127
Totale attività finanziarie	80.200	77.471
Finanziamenti al costo ammortizzato	48.777	51.132
Debiti commerciali al costo ammortizzato	23.665	33.680
Altre passività al costo ammortizzato	12.349	12.416
Altre passività finanziarie:		
- Al costo ammortizzato	20.669	22.839
- Derivati passivi al FVOCI	20.669	22.834
	5	

- Derivati passivi al FVTPL		
- Altre passività valutate al FVOCI		
- Altre passività valutate al FVTPL		
Totale passività finanziarie	105.460	120.067

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. Si evidenzia inoltre che il valore delle attività e delle passività finanziarie è comprensivo dei rispettivi derivati di copertura.

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 accentratato 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 2024 e al 31 dicembre 2023, 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.

	<i>valori in migliaia di euro</i>				
	31.12.2024				
	Pubblica amministrazione	Clienti Terzi	Istituti finanziari	Società del gruppo	Totale
Crediti commerciali correnti e non correnti	30.447	3.244		29.351	63.042

Busitalia-Sita Nord S.r.l.

Altre attività correnti e non correnti	1.617	1.425	3.946	6.988
Attività finanziarie correnti e non correnti			12.991	12.991
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti				
Totale attività finanziarie	32.064	4.669	46.288	83.021

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

La tabella seguente fornisce la massima esposizione del rischio di credito per controparte al 31 dicembre 2024 con evidenza delle classi di scaduto:

valori in migliaia di euro

	Scaduti da					
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione	19.939	3.256	3.257	72	6.939	33.463
Fondo Svalutazione	(399)				(1.000)	(1.399)
Pubblica Amministrazione (netto)	19.540	3.256	3.257	72	5.939	32.064
Società del Gruppo	27.315	6.737	6.736	3.812	1.700	46.300
Fondo Svalutazione	(12)					(12)
Società del Gruppo (netto)	27.303	6.737	6.736	3.812	1.700	46.288
Clienti terzi	1.168	871	870	136	7.412	10.457
Fondo Svalutazione					(5.788)	(5.788)
Clienti terzi (netto)	1.168	871	870	136	1.624	4.669
Istituti finanziari						
Fondo Svalutazione						
Istituti finanziari (netto)						
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE	48.011	10.864	10.863	4.020	9.263	83.021

valori in migliaia di euro

	31.12.2023					
	Non scaduti	0-180	180-360	Scaduti da 360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione (lordo)	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 (lordo)	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 (lordo)	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 (lordo)	-	-	-	-	-	-
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	-	-
Istituti finanziari (netto)						
Totale attività finanziarie	57.639	701	701	8.929	11.980	79.950

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, così come determinati dall'agenzia di rating Standard & Poor's:

valori in migliaia di euro						
31.12.2024						
	FVTPL	FVOCI	COSTO AMMORTIZZATO			
			<i>12-months expected credit losses</i>	<i>12-months expected credit losses</i>	<i>Lifetime-not impaired</i>	<i>Lifetime-impaired</i>
da AAA a BBB-				13.003	40.493	26.271
da BB a BB+				-	-	-
da B a CCC				-	3.045	7.408
da CC a C				-	-	-
D				-	-	-
Valori contabili lordi				13.003	43.538	33.679
F.do svalutazione				(12)	-	(7.187)
Valore netto				12.991	43.538	26.492
valori in migliaia di euro						
31.12.2023						
	FVTPL	FVOCI	COSTO AMMORTIZZATO			
			<i>12-months expected credit losses</i>	<i>12-months expected credit losses</i>	<i>Lifetime-not impaired</i>	<i>Lifetime-impaired</i>
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

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 2023	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	-		1.572	1.572
Rivalutazione/svalutazione netta del fondo svalutazione	-		-	
Utilizzo fondo svalutazione	-		-	
Saldo al 31 dicembre 2024	12		7.187	7.199

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 Ferrovie dello Stato S.p.A., 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.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, indicati al lordo degli interessi da versare, sono esposte nelle tabelle seguenti:

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2024	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	3.076	3.076	4.305	10.231	9.383	30.071
Finanziamenti da soci	4.082	4.082	8.164	2.378	-	18.706
Passività del leasing	1.718	1.708	3.396	10.142	8.158	25.122
Debiti finanziari non derivati	8.876	8.866	15.865	22.751	17.541	73.899
Debiti commerciali	11.832	11.833	-	-	-	23.665
Strumenti finanziari derivati di copertura	-	-	-	-	-	-
Debiti finanziari derivati						
Totale passività finanziarie	20.708	20.699	15.865	22.751	17.541	97.564

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

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie e dei debiti commerciali al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023 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 2024	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	30.071	6.152	14.536	9.383
Passività del leasing	20.669	2.378	10.697	7.594
Finanziamenti da soci	18.706	8.164	10.542	-
Passività finanziarie	-	-	-	-
Debiti finanziari non derivati	69.446	16.694	35.775	16.977
Debiti commerciali	23.665	23.665	-	-

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	-	-

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.

						<i>valori in migliaia di euro</i>
	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	69.446	73.899	17.742	15.865	22.751	17.541
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
Saldo al 31 dicembre 2024	69.446	73.899	17.742	15.865	22.751	17.541
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

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

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. È stato promosso appello per la parte in cui Isthbar s.c.r.l. è risultata soccombente, chiedendo condanna della Regione al pagamento della somma di € 2.202.117,84 oltre agli interessi ex D.Lgs. n. 231/2002. Alla causa è stato assegnato il numero di ruolo 361/2023. La prossima udienza è fissata per la decisione al 20.10.2025 con assegnazione dei nuovi termini per gli scritti conclusivi di cui alla riforma Cartabia (precisazione delle conclusioni al 23.7.2025; comparsa conclusionale al 22.9.2025; memoria di replica 7.10.2025).

Per la parte della sentenza favorevole a Ishtar s.c.r.l. è stata avviata la procedura espropriativa presso terzi per la riscossione coattiva del credito parziale riconosciuto in primo grado. È stato notificato atto di precezzo e intimato il pagamento di complessivi € 1.603.673,42 (capitale, interessi, spese legali).

La Regione ha promosso opposizione ex art. 617 c.p.c. 1 comma, asserendo di non aver ricevuto, prima del precezzo, la notifica del titolo esecutivo. Con sentenza n. 1517/2024 l'avversa domanda da parte della Regione è stata integralmente respinta. Poiché il procedimento di cui sopra non sospendeva, né precludeva l'avvio dell'esecuzione effettiva della sentenza, è stato notificato alla Regione atto di pignoramento presso terzi. Il Giudizio, dunque, ha assunto il n. RGE 1109/2024. Il terzo pignorato (Unicredit, quale tesoreria della Regione Umbria) ha reso dichiarazione positiva per l'importo precettato € 1.603.673,42. L'udienza di dichiarazione del terzo ed assegnazione delle somme è stata fissata al 20.11.2024. Il Giudice si è riservato. La Regione, all'esito della notifica dell'atto di pignoramento presso terzi, con apertura di sub procedimento RGE 1109-1/2024 ha promosso anche opposizione al pignoramento. L'udienza di comparizione è stata fissata al 30.10.2024. Il giudice si è riservato e il giudizio risulta ancora oggi in riserva.

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, la causa è stata trattenuta in decisione;

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 la causa è stata trattenuta in decisione.

Recupero crediti

Busitalia Sita Nord S.r.l., società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ha convenuto in giudizio Simet S.p.A., operatore nel settore del trasporto pubblico e turistico, per gravi inadempimenti contrattuali legati a un accordo di retrovendita azionaria e a un contratto di usufrutto oneroso. Nel 2017 le due società avevano costituito una joint venture, Busitalia Simet S.p.A., attraverso la quale gestire il trasporto passeggeri su lunga percorrenza. Tuttavia, a causa delle difficoltà economiche e della mancanza di profitti, nel 2019 le parti avevano concordato la cessione da Busitalia a Simet del 51% delle azioni della joint venture per un prezzo complessivo di € 1.390.000. Nonostante la cessione fosse stata eseguita, Simet ha corrisposto solo la prima rata di € 190.000, rimanendo inadempiente per € 1.200.000, oltre interessi.

Parallelamente, in esecuzione degli accordi del 2019, Simet si era impegnata al pagamento di un canone per l'usufrutto di 20 autobus ceduti da Busitalia Simet a Busitalia, per un importo complessivo di € 2.705.961. Tuttavia, a partire dal marzo 2020, Simet ha cessato il pagamento delle rate trimestrali previste, accumulando un debito residuo di € 1.175.311,49. Busitalia, nel rispetto del principio di buona fede, ha ripetutamente cercato soluzioni bonarie per agevolare Simet, proponendo dilazioni e piani di rientro. Simet ha attribuito la propria difficoltà al contesto pandemico, sebbene gli inadempimenti risultassero antecedenti alla crisi sanitaria, e ha avanzato proposte di rientro giudicate insoddisfacenti da Busitalia, sia per l'estrema dilazione temporale richiesta sia per la mancanza di garanzie concrete.

Nonostante i tentativi di mediazione, Simet è rimasta inadempiente, costringendo Busitalia a intraprendere azioni legali per tutelare i propri diritti. Attraverso l'atto di citazione, Busitalia chiede al Tribunale di Roma di accertare l'inadempimento di Simet, condannandola al pagamento del residuo prezzo delle azioni e degli interessi, nonché di risolvere il contratto di usufrutto, ordinando la restituzione degli autobus e il risarcimento dei danni derivanti dalla mancata esecuzione degli obblighi contrattuali.

PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI

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

Giudizio promosso nell'ottobre 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. Al ricorso introttivo sono seguiti ben quattro motivi aggiunti con cui sono stati impugnati anche gli atti della procedura di gara, e cioè le relazioni di affidamento, il bando di gara e il Disciplinare.

È stata, inoltre, presentata un'istanza cautelare in corso di causa ex art. 55 c.p.a. con la quale è stata sottoposta all'attenzione del TAR Umbria il motivo di ricorso relativo alla previsione di un vincolo di aggiudicazione di due soli lotti.

Si evidenzia che con ordinanza del 18 giugno 2024, il TAR Umbria ha respinto l'istanza cautelare, non ravvisando la sussistenza di un pregiudizio grave e irreparabile (e cioè del requisito del *periculum in mora*) e ritenendo che i vizi dedotti non impediscono la presentazione di una domanda di qualificazione. Con tale ordinanza, il TAR Umbria ha fissato udienza di merito per il 22 ottobre 2024.

Si precisa inoltre che, con nota del 28/06/2024 rif. N. DC 11065, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha ritenuto la previsione di gara relativa all'introduzione del vincolo di aggiudicazione e delle relative deroghe, giustificata e

proporziona rispetto all'intenzione dell'Ente affidante di favorire la massima partecipazione di piccole e medie imprese e mantenere al contempo una pluralità di soggetti affidatari.

Lo sviluppo del contenzioso e l'incremento da parte dell'Ente affidante del corrispettivo posto a base di gara di circa 10 milioni, ha spinto la società a chiedere all'Avv. Giovanni Pravissani, incaricato di seguire la vicenda per conto di Busitalia, un parere in ordine alle prospettive del contenzioso in essere. Le conclusioni del citato parere, allegato in atti, riportano una previsione per Busitalia di scarse possibilità di successo nel giudizio.

Pertanto, alla luce di questo mutato scenario, Busitalia ha ritenuto che la scelta migliore per la società fosse presentare rinuncia agli atti del giudizio. Conseguentemente con sentenza pubblicata in data 25/10/2024 il procedimento è stato estinto.

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 dinanzi 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 99.354 euro, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica, e per servizi diversi dalla revisione legale (4.843 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		
	2024	2023	Variazione
Amministratori	142	145	(3)
Sindaci	33	40	(7)
Totale	175	185	(10)

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.

La variazione è da attribuirsi ai compensi del Presidente in carica fino al 3 dicembre 2024.

Ai suddetti compensi si deve aggiungere quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza pari a 11 mila euro per il 2024.

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 2023 rispetto all'esercizio precedente:

Situazione patrimoniale finanziaria	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	31.12.2023	31.12.2022
Attività		2
Totale attività non correnti	11.968.468	11.749.540
Totale attività correnti	2.522.411	2.642.883
Totale attività	14.490.879	14.392.423
Patrimonio netto		
Capitale sociale	1.607.138	1.607.138
Riserve	218.866	308.581
Utili (perdite) portati a nuovo	1.145.814	1.068.927
Utile (Perdite) d'esercizio	206.529	82.137
Totale Patrimonio Netto	3.178.346	3.066.783
Passività		
Totale passività non correnti	8.080.526	7.006.817
Totale passività correnti	3.232.007	4.318.823
Totale passività	11.312.533	11.325.640
Totale patrimonio netto e passività	14.490.879	14.392.423
Conto economico		
Ricavi operativi	5.381.765	5.094.514
Costi operativi	5.045.808	4.912.415
Proventi e (oneri) finanziari	(161.952)	(82.662)
Imposte sul reddito	(32.524)	(17.300)
Risultato netto di esercizio	206.529	82.137

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:

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	2024	2023
Benefici a breve termine	2.190	1.950

Benefici successivi al rapporto di lavoro	211	185
Altri benefici a lungo termine	-	-
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	-	-
Totale	2.400	2.135

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 <u>Finanziari:</u> Dividendi	Commerciali e diversi: Costi diversi
Busitalia Campania	Commerciali e diversi: Service di Corporate Rimborsi cariche sociali Distacco personale Ricavi e recuperi diversi	Commerciali e diversi: Compensi cariche sociali <u>Finanziari:</u> Svalutazioni
Busitalia Rail Service	Commerciali e diversi: Autoservizi Service di Corporate Distacchi di personale Rimborso cariche sociali <u>Finanziari:</u> Dividendi	Commerciali e diversi: Autoservizi
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
Firenze City Sightseeing	Commerciali e diversi: Rimborso cariche sociali Service amministrativo	Commerciali e diversi: Distacchi Servizi di pulizia
Controllanti		
FS Italiane	Commerciali e diversi: Recuperi diversi <u>Finanziari:</u> Conto corrente intersocietario	Commerciali e diversi: Service di Corporate Distacchi di personale Locazioni immobiliari <u>Finanziari:</u> Finanziamenti
Altre Imprese		
City Boat	Commerciali e diversi: Ricavi e Recuperi diversi	
Fercredit		Finanziari: Finanziamenti e <i>Leasing</i> Finanziari Commerciali e diversi: Indicizzazioni
Ferservizi		Commerciali e diversi: Servizi paghe e fatturazione elettronica
Sistemi Urbani – Ramo FS		Commerciali e diversi: Locazioni
FS Sistemi Urbani		Commerciali e diversi: Locazioni immobiliari

		Finanziari: IFRS 16
FS Technology		<u>Commerciali e diversi:</u> Sevizi IT
Li-nea in liquidazione		<u>Commerciali e diversi:</u> Autoservizi
Mercitalia Rail	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e Recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari
Grandi Stazioni Rail		Finanziari: IFRS 16
Mercitalia Logistics		<u>Commerciali e diversi:</u> Rimborso cariche sociali
Rete Ferroviaria Italiana	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e Recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Prestazioni sanitarie Locazioni immobiliari Pedaggi
Sita in liquidazione	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Rapporti inerenti la Scissione Sfruttamento del marchio
Trenitalia	<u>Commerciali e diversi:</u> Autoservizi Provvigioni Distacchi di personale Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Distacchi di personale Biglietti Penali Costi diversi
FS Park		<u>Commerciali e diversi:</u> Sosta
Trenord	<u>Commerciali e diversi:</u> Recuperi diversi	
Altre parti correlate		
Gruppo Enel		<u>Commerciali e diversi:</u> Utenze
Gruppo Eni		<u>Commerciali e diversi:</u> Carburanti
Gruppo Leonardo		<u>Commerciali e diversi:</u> Progetto AVM
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Pedaggi
Gruppo Poste Italiane		<u>Commerciali e diversi:</u> Polizze assicurative
Gruppo RAI		<u>Commerciali e diversi:</u> Canone
EUROFER		<u>Commerciali e diversi:</u> Fondi previdenziali
PREVINDAI		<u>Commerciali e diversi:</u> Fondi previdenziali
Scarl, associazioni, geie, partenariato	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Costi e servizi vari
Altri fondi previdenziali	<u>Commerciali e diversi:</u> Fondi previdenziali	<u>Commerciali e diversi:</u> Fondi previdenziali

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e diversi:

Busitalia-Sita Nord S.r.l.

valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2024			2024			
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate							
Ataf Gestioni	171	-	-	-	-	118	78
Busitalia Campania	2.413	25	-	-	-	(558)	700
Busitalia Rail Service	10.167	370	-	-	-	(372)	7.853
Busitalia Veneto	6.924	(24)	-	-	-	(850)	2.393
Savit	1.714	1.883	-	-	-	5.056	493
Firenze City Sightseeing	25	13	-	-	-	41	31
Qbuzz	235	260	-	-	-	357	146
Controllanti							
Ferrovie dello Stato Italiane	3.591	1.471	-	-	-	2.242	5
Altre imprese							
Sistemi Urbani – Ramo FS	-	1	-	-	-	15	-
Ferservizi	-	162	-	-	-	362	-
Grandi Stazioni Rail	-	-	-	-	-	174	-
LI-NEA SpA in liquidazione	-	1	-	-	-	-	-
City Boat	5	-	-	-	-	-	-
Fercredit	-	80	-	-	-	-	-
SITA SPA in liquidazione	902	1.847	-	-	-	5	-
Trenord Srl	-	-	-	-	-	-	37
Trenitalia SpA	7.142	785	-	-	-	942	15.169
Rete Ferroviaria Italiana	10	319	-	-	-	1.041	-
Mercitalia Logistics	-	15	-	-	-	15	-
FS Sistemi Urbani	-	8	-	-	-	78	-
Mercitalia Rail	2	-	-	-	-	-	-
FS Park	-	4	-	-	-	16	-
FS Technology SpA	-	6.258	-	-	-	4.661	-
Altre parti correlate							
Gruppo ENI	-	118	-	-	-	1.175	-
Gruppo ENEL	-	-	-	-	-	1	-
Gruppo Leonardo	-	52	-	-	-	135	-
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	(2)	(2)	-	-	-	81	1
Gruppo Poste Italiane	(1)	-	-	-	-	22	-
Gruppo RAI	-	1	-	-	-	-	-
Eurofer	-	491	-	-	-	-	-
Previndai	-	112	-	-	-	189	-
Altri fondi previdenziali	-	(777)	-	-	-	75	-
Scarl, associazioni, geie, partenariato	3.477	616	-	-	-	611	42.460
TOTALE	36.775	14.089	-	-	-	15.632	69.366

Rapporti finanziari:

Denominazione	31.12.2024			2024		
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate						
Busitalia Rail Service	580	-	-	-	-	6.141
Ataf Gestioni	-	-	-	-	-	3.289
Busitalia Campania	-	-	-	-	-	6.688
Controllanti						
Ferrovie dello Stato Corporate	12.411	18.706	-	-	1.587	242
Altre imprese consociate						
Fercredit	-	30.071	-	-	2.107	-
Grandi Stazioni Rail	-	2.953	-	-	141	-
FS Sistemi Urbani	-	29	-	-	3	-

TOTALE	12.991	51.759	-	-	10.526	9.672
---------------	---------------	---------------	---	---	---------------	--------------

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 con debito residuo di 1.522 mila euro, con la società Busitalia Campania con debito residuo di 2.662 mila euro e con la società Busitalia Veneto con debito residuo di 28.840 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 474.543 mila euro, Savit per 3.675 mila euro, Busitalia Veneto per 15.750 mila euro, Busitalia Rail Service per 12.600 mila e Busitalia Campania 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 18.048 mila euro, oltre a garanzie a favore di partner commerciali per 837 mila euro.

La Società in data 20 febbraio 2025 ha confermato l'intenzione e l'impegno irrevocabile a finanziare e sostenere patrimonialmente la controllata Busitalia Campania 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 2024 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:

<i>valori in unità di euro</i>			
Soggetto Erogante	Natura del Contributo	Importo Contributo incassato nel corso dell'esercizio	Data di incasso
Regione Umbria	Contributi Finanziamento Autobus Mit Mef 345/2016	592.969,65	29/11/2024
Regione Umbria	Contributi Finanziamento Autobus Mit Mef 25/2017	147.712,04	14/06/2024
Regione Umbria	Contributo Finanziamento Autobus PorFers 2014-2020	425.493,25	07/06/2024
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2023 Saldo (recupero)	-63.698,96	11/10/2024
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2024 Acconto	5.491.712,57	11/10/2024
Regione Umbria - tramite Scarl	Ristori Covid-19	4.597.036,11	12/12/2024
Regione Umbria	Ristori Covid-19	329.983,70	05/12/2024
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	4.119.591,24	08/10/2024

Si riportano, di seguito, gli importi dei contributi pubblici di competenza dell'esercizio 2024:

<i>valori in unità di euro</i>			
Soggetto Erogante	Natura del Contributo	Importo Contributo di competenza dell'esercizio	
Ministero del Lavoro	Contributo CCNL 2024- Umbria	5.613.667,55	
Ministero del Lavoro	Oneri malattia 2024 stima 10%	63.510,51	
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	2.131.318,96	
Regione Umbria - tramite Scarl	Ristori Covid-19	4.129.611,02	

Regione Umbria

Ristori Covid-19

329.983,70

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 2024, evidenzia un utile netto di 2.224.876 euro che si propone di destinare a parziale copertura delle perdite portate a nuovo negli esercizi precedenti.

Roma, 5 marzo 2025

L'Amministratore Delegato e Direttore Generale



Firmato digitalmente da:
Bonora Stefano
Firmato il 20/03/2025 11:54
Seriale Certificato: 4087791
Valido dal 12/12/2024 al 12/12/2027
InfoCamere Qualified Electronic Signature CA

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti
contabili societari

Antonio Ciarlo

Firmato da ANTONIO
CIARLO
Data: il 20/03/2025
alle 11:27:03 CET



**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE
PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI
RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI BUSITALIA SITA NORD AL 31
DICEMBRE 2024**

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 2024.

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.

05 marzo 2025

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 Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
soggetta alla direzione e coordinamento di Trentitalia 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
fbusitalia@pec.it



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 31.12.2024

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 5 marzo 2025, relativi all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2024:

- 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 ed è attualmente in regime di prorogatio essendo scaduto il proprio mandato triennale con l’approvazione del bilancio al 31.12.2023. Dato atto della conoscenza che il Collegio Sindacale dichiara di avere in merito alla Società e per quanto concerne la tipologia dell’attività svolta e la sua struttura organizzativa e contabile, tenendo anche conto delle dimensioni e delle problematiche dell’azienda, conferma che 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 il riscontro positivo riguardo a quanto già conosciuto in base alle informazioni acquisite nel tempo.

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 dall'esercizio 2022 ha preso atto dell'esistenza e ha costantemente monitorato i 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.

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 2024, che evidenzia un patrimonio netto di Euro 77.968.000, 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 quanto 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.

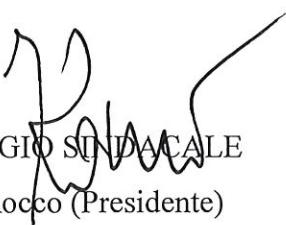
Risultato dell'esercizio sociale

Il risultato netto positivo accertato dal Consiglio di Amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 risulta essere di Euro 2.224.876 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 l'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 2024 così come è stato redatto ed è stato proposto dal Consiglio di Amministrazione.

Roma, 20 marzo 2025


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 di
Busitalia Sita Nord Srl

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di Busitalia Sita Nord Srl (la Società), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024, 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 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e 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

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

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 051 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Picciapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38123 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felisent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

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 ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e 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 un'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

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del DLgs 39/10

Gli amministratori di Busitalia Sita Nord Srl sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione di Busitalia Sita Nord Srl al 31 dicembre 2024, 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;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Busitalia Sita Nord Srl al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione è redatta in conformità alle norme di legge.



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

Roma, 20 marzo 2025

PricewaterhouseCoopers SpA

Simona Gioia
(Revisore legale)