

Busitalia Veneto S.p.A.

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2024

Busitalia Veneto S.p.A.

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

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

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

Codice Fiscale e Partita Iva 04874020284

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

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

Codice Destinatario: RYRNP0U

MISSIONE DELLA SOCIETÀ

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

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

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

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Consiglio di Amministrazione:

Presidente

Antonio Barbarino

Amministratore Delegato

Gino Colella

Consigliere

Monica Rinchi

Collegio sindacale

Presidente

Antonio Sgarbossa

Sindaco Effettivo

Margherita Bonitatibus

Sindaco Effettivo

Luca Littamé

Sindaco Supplente

Maria Cristina Moretti

Sindaco Supplente

Arrigo Bandera

Società di revisione:

PricewaterhouseCoopers S.p.A.

INDICE

Relazione sulla gestione

Legenda e glossario	9
Principali risultati raggiunti nel corso dell'esercizio	11
Performance economiche e finanziarie	12
Investimenti	18
Attività di ricerca, sviluppo e innovazione	19
Quadro Macroeconomico	20
Andamento dei mercati di riferimento	21
Ambiente	23
Clienti	24
Capitale Umano	27
Principali eventi dell'esercizio	32
Altre informazioni	37
Azioni proprie	39
Rapporti con parti correlate	39
Evoluzione prevedibile della gestione	39

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024

Prospetti contabili

Conto Economico	43
Conto Economico complessivo	44
Situazione patrimoniale-finanziaria	45
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	46
Rendiconto Finanziario	47

Note al Bilancio

1: Premessa	49
2: Criteri di redazione del bilancio	49

3: Principali principi contabili applicati	52
4: Ricavi delle vendite e prestazioni	70
5: Altri proventi	72
6: Costo del personale	73
7: Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	74
8: Costi per servizi	74
9: Altri costi operativi	75
10: Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	75
11: Proventi finanziari	76
12: Oneri finanziari	76
13: Imposte sul reddito	77
14: Immobili, impianti e macchinari	78
15: Attività immateriali	80
16: Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite	81
17: Altre attività non correnti e correnti	81
18: Rimanenze	82
19: Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati)	83
20: Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	83
21: Crediti Tributari	83
22: Crediti commerciali non correnti e correnti	83
23: Patrimonio netto	84
24: Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine	87
25: Benefici ai dipendenti	89
26: Fondo per rischi ed oneri	90
27: Passività finanziarie non correnti e correnti	90
28: Altre passività non correnti e correnti	91
29: Debiti per imposte sul reddito	91
30: Debiti commerciali non correnti e correnti	91

31: Gestione dei rischi finanziari	92
32: Ulteriori Informazioni	98
33: Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio	105
34: Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio	105

Relazione sulla Gestione

LEGENDA E GLOSSARIO

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (*NON GAAP MEASURE*)

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

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

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

Di seguito il glossario dei termini utilizzati nell'ambito delle attività operative il cui uso è ricorrente nella Relazione finanziaria annuale:

- **Contratti di servizio:** Contratto tra gli Enti pubblici e le Società consortili per il quale vengono rimborsati gli oneri per i servizi di trasporto viaggiatori di carattere sociale e i cui introiti da traffico non potrebbero essere in modo autonomo economicamente sufficienti.
- **Viaggiatori km (vkm):** numero di viaggiatori moltiplicato per i km di percorrenza. 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 (indicatore di performance commerciale per il trasporto passeggeri).

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO

		2024	2023
ROE	RN/MP*	35,27%	187,97%
ROI	EBIT/CI*	8,22%	9,92%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	5,36%	7,07%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	16,50%	15,99%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	1,53	1,40
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	10,74	16,28

LEGENDA

CI*: Capitale investito netto medio (tra inizio e fine esercizio)

EBITDA: Margine operativo lordo

MP*: Mezzi propri medi (tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio

MP: Mezzi propri

RIC: Ricavi operativi

RN: Risultato netto

EBIT: Risultato operativo

PFN: Posizione finanziaria netta

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 emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea (IFRS-UE) adottati dal Gruppo FS (come dettagliati nelle Note). Tali schemi riclassificati contengono indicatori di performance alternativi rispetto a quelli rinvenienti direttamente dagli schemi di bilancio di esercizio e che il management ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società nonché rappresentativi dei risultati economico-finanziari prodotti dal business. I metodi per la costruzione di tali indicatori sono riportati nella sezione "Legenda e Glossario".

Conto economico riclassificato

valori in migliaia di euro

	2024	2023	Variazione	%
Ricavi operativi	105.112	102.303	2.809	3%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	97.761	98.955	(1.194)	(1%)
Altri proventi	7.351	3.348	4.003	120%
Costi operativi	(87.769)	(86.080)	(1.689)	2%
Costo del personale	(42.926)	(41.270)	(1.656)	4%
Altri costi netti	(44.843)	(44.810)	(33)	0%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	17.343	16.223	1.120	7%
Ammortamenti	(9.902)	(9.126)	(776)	9%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(1.806)	-	(1.806)	100%
Accantonamenti	-	-	-	-
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	5.635	7.097	(1.462)	(21%)
Proventi e oneri finanziari	(4.115)	(4.509)	394	(9%)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	1.520	2.588	(1.068)	(41%)
Imposte sul reddito	(62)	120	(182)	(152%)
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	1.458	2.708	(1.250)	(46%)
RISULTATO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI	-	-	-	-
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	1.458	2.708	(1.250)	(46%)

Il **Risultato Netto d'esercizio** evidenzia un utile di 1.458 mila euro.

Di seguito le principali variazioni intercorse:

La voce **Ricavi delle vendite e delle prestazioni**, si attesta ad un valore di circa 97.761 mila euro con una variazione in diminuzione di 1.194 mila euro determinata da:

- **Ricavi da Mercato** che si attestano a 35.841 mila euro, con un incremento di circa 2.601 mila euro (+8% rispetto al precedente esercizio), dei quali circa 940 mila euro relativi al TPL extraurbano e 1.661 milioni di euro relativi al TPL urbano. La variazione in aumento è da attribuirsi principalmente all'effetto della manovra tariffaria introdotta a giugno 2023;
- **Ricavi da Contratto di Servizio** che si attestano su un valore di 56.107 mila euro con un incremento di 3.426 mila euro rispetto ai valori dello scorso esercizio principalmente per effetto della rilevazione dell'incremento del Fondo Nazionale Trasporti;
- **Altri ricavi** che si attestano su un valore di 5.813 mila euro e fanno riferimento per 5.013 mila euro all'importo dei Ristori rilevati a titolo di mancati ricavi da traffico subiti dalle aziende di trasporto pubblico locale e ferroviario per effetto dell'emergenza sanitaria da COVID-19, per 593 mila euro a ricavi da vendita di spazi pubblicitari e per 207 mila euro ad altri ricavi diversi residuali. La variazione in diminuzione rispetto all'esercizio precedente (-7.221 mila euro) è da ricondurre ai minori Ristori Covid-19 per 4.251 mila euro, ai minori ristori carburanti ed energia elettrica rilevati nel corso dell'esercizio 2023 per 2.420 mila euro, oltre al venir meno di 757 mila euro di crediti di imposta per energia e gasolio ricevuti nel 2023. In contrapposizione si rilevano maggiori ricavi da vendita di spazi pubblicitari per 193 mila euro.

La voce **Altri proventi**, si attesta ad un valore di 7.351 mila euro con una variazione in aumento di 4.003 mila euro determinata dalle seguenti variazioni di segno opposto: (i) incremento delle penali verso terzi per sanzioni amministrative per 380 mila euro (ii) incremento delle penali attive per inadempienze contrattuali di fornitori e subaffidatari per 1.810 mila (iii) recupero dei costi manutentivi straordinari relativi alla linea tranviaria SIR 1 con riferimento alle annualità 2021 e 2022 per complessivi 1.312 mila euro derivanti dai finanziamenti di cui al D.M. 443 del 12/11/2021 (iv) recupero dei costi di manutenzione della linea tranviaria in esecuzione dell'accordo stipulato con APS Holding SpA per 1.487 mila euro (v) riduzione degli indennizzi da sinistri per 1.098 mila euro (vi) maggiori ricavi per vendita di materiale di ricambio per 342 mila euro e (vii) riduzione dei proventi da rottamazione mezzi e di recupero costi per manutenzione da subaffidatari per 230 euro.

Con riferimento ai **Costi Operativi** si riscontra un incremento di 1.689 mila euro riconducibile all'effetto congiunto dei seguenti fenomeni:

- a) Incremento complessivo del **Costo del Personale** pari a 1.656 mila euro dovuto: (i) all'incremento delle competenze fisse del personale per 1.247 mila euro determinato, da un lato, dalla variazione in aumento delle consistenze medie del personale pari a +18,75 unità e, dall'altro, dai maggiori costi unitari a seguito dell'ultimo rinnovo contrattuale CCNL (scaduto al 31 dicembre 2023), il quale ha avuto impatto su tutto il 2024, mentre

aveva interessato solo la seconda metà dell'esercizio precedente; (ii) per 344 mila euro all'aumento dei costi per lavoro interinale e personale distaccato per fronteggiare il *turnover* (iii) per -1.104 mila euro alla variazione positiva generata dall'adeguamento del fondo ferie rispetto all'anno precedente (iv) per 650 mila euro allo stanziamento per la *vacatio contrattuale CCNL e CCA* (v) per 274 mila euro agli stanziamenti per contenziosi con il personale e (vi) per 245 mila euro relativamente agli altri costi collegati al personale.

b) Gli **Altri Costi Netti** risultano complessivamente in linea con l'esercizio precedente (-33 mila euro) seppur presentando al proprio interno variazioni di segno opposto che si compensano tra loro. Di seguito si riportano le principali variazioni intercorse:

- i. Costi per materie prime: incremento di circa 109 mila euro determinato da (i) incremento dei costi di energia per la trazione a seguito dell'incremento di autobus elettrici nella flotta per circa 174 mila euro (ii) riduzione dei costi per carburanti per 358 mila euro principalmente per effetto della riduzione dei costi medi unitari (iii) maggiori prelievi da magazzino di materiale di consumo e ricambi per complessivi 293 mila euro;
- ii. Costi per le prestazioni legate al trasporto: decremento di 626 mila euro coerentemente con il processo di internalizzazione del servizio iniziato nel 2023 e proseguito anche nell'esercizio corrente;
- iii. Costi di manutenzione, pulizia e altri servizi appaltati: incremento di 1.713 mila euro per effetto di maggiori interventi manutentivi effettuati sul materiale rotabile;
- iv. Costi dei service amministrativi ed informatici: decremento di circa 755 mila euro legato principalmente ai conguagli dei service forniti dalle società controllanti;
- v. Costi per servizi diversi: minori costi per consulenze, prestazioni professionali e altri servizi per complessivi 315 mila euro;
- vi. Altri costi operativi: decremento di circa 93 mila euro determinato da (i) incremento degli indennizzi assicurativi per circa 70 mila euro (ii) riduzione degli altri costi operativi diversi per complessivi 163 mila euro.

Complessivamente l'**EBITDA** registra un valore positivo di 17.343 mila euro, con un incremento di 1.120 mila euro rispetto allo scorso esercizio per tutti i motivi sopra esposti.

A seguito del significativo intervento di rinnovo del parco mezzi intervenuto nel corso del 2024 allo scopo di rendere i mezzi più efficienti ed ecologici, nel 2024 si rileva un incremento degli **Ammortamenti** per 976 mila euro in parte compensato dalla riduzione degli ammortamenti registrati in applicazione dell'IFRS 16 per 200 mila euro.

La voce **Svalutazioni e perdite (riprese) di valore** registra un valore di 1.806 mila euro per effetto della svalutazione dei crediti commerciali in applicazione dell'IFRS 9.

L'**EBIT** presenta un saldo positivo di 5.635 mila euro rispetto a 7.097 mila euro del 2023 registrando un decremento di 1.462 mila euro dovuto alle variazioni sopra riportate.

Il risultato della **Gestione Finanziaria** presenta un saldo negativo di circa 4.115 mila euro, con un miglioramento di 394 mila euro rispetto al 2023 determinato da (i) aumento degli interessi attivi per 94 mila euro per effetto degli interessi riconosciuti in sede giudiziaria alla Società a seguito di sentenza favorevole (ii) dai minori costi per finanziamenti concessi dalla società Fercredit per euro 85 mila euro (iii) per 202 mila euro all'effetto positivo derivante dall'applicazione dell'IFRS 16 (iv) per 35 mila euro dalla riduzione degli interest cost derivanti dall'applicazione dello IAS 19 e (v) maggiori interessi passivi e costi per garanzie verso controllanti per 22 mila euro.

Il risultato della **Gestione Fiscale** presenta un saldo negativo di 62 mila euro relativo alla rilevazione delle imposte di competenza con un incremento di 182 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

Sulla base di quanto sopra, il **Risultato Netto** presenta un saldo positivo di 1.458 mila euro.

Stato Patrimoniale riclassificato

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Capitale circolante netto gestionale	(828)	(16.615)	15.787
Altre attività nette	(3.021)	3.965	(6.986)
Capitale circolante	(3.849)	(12.650)	8.801
Immobilizzazioni tecniche	77.639	91.928	(14.289)
Partecipazioni	-	-	-
Capitale immobilizzato netto	77.639	91.928	(14.289)
TFR	(4.876)	(5.041)	165
Altri fondi	(3.478)	(2.530)	(948)
TFR e Altri fondi	(8.354)	(7.571)	(783)
CAPITALE INVESTITO NETTO	65.436	71.707	(6.271)
Posizione finanziaria netta a breve	16.339	12.634	3.705
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	43.523	54.924	(11.401)
Posizione finanziaria netta	59.862	67.558	(7.696)
Mezzi propri	5.574	4.149	1.425
TOTALE COPERTURE	65.436	71.707	(6.271)

Lo Stato Patrimoniale riclassificato evidenzia un **Capitale Investito Netto** pari a 65.436 mila euro con un decremento di 6.271 mila euro rispetto al 31 dicembre 2023. Gli elementi caratterizzanti di tale variazione sono riconducibili a:

- I. Incremento del **Capitale Circolante** di 8.801 mila euro determinata prevalentemente dai seguenti fattori:

- (a) decremento dei Debiti Commerciali pari a 7.682 mila euro legato sostanzialmente al pagamento delle fatture di acquisto degli autobus ricevute alla fine dell'esercizio precedente e liquidate nel corso del 2024;
- (b) decremento del valore delle rimanenze di magazzino per 398 mila euro principalmente per effetto della cessione di materiale di ricambio alla Società Savit nel corso dell'esercizio;
- (c) incremento netto dei crediti commerciali verso clienti per 8.502 mila euro per effetto delle partite straordinarie rilevate nell'esercizio riferite principalmente all'incremento del Fondo nazionale trasporti per l'anno 2024 (4.117 mila euro), a penalità per inadempienze contrattuali a fornitori e subaffidatari (1.810 mila euro), al recupero di costi di manutenzione relativi alla linea tranviaria (1.487 mila euro) e recupero dei costi manutentivi di cui ai finanziamenti D.M. 443/2021 (1.312 mila euro) ed altre variazioni nette complessive in diminuzione (circa 222 mila euro);
- (d) riduzione degli "altri crediti" verso gli Enti di Governo per Ristori Covid-19 e ristori carburanti pari a 7.266 mila euro determinati, da un lato, dagli incassi ricevuti nell'esercizio per complessivi 12.279 mila euro e, dall'altro, dai ristori rilevanti nel 2024 pari a 5.013 mila euro;
- (e) altre variazioni nette complessive delle altre attività in aumento per 281 mila euro.

II. Decremento del **Capitale immobilizzato Netto** di 14.289 mila euro per effetto delle seguenti movimentazioni:

- (a) +10.321 mila euro relativi ad investimenti di periodo;
- (b) - 9.902 mila euro relativi agli ammortamenti di periodo;
- (c) - 12.723 mila euro di contributi in c/investimenti;
- (d) - 1.985 mila euro relativi alle variazioni nette derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16.

Per il dettaglio degli Investimenti di periodo si rinvia allo specifico paragrafo della presente Relazione nonché a quanto più dettagliatamente descritto nelle relative note al bilancio.

III. Incremento del **TFR ed Altri Fondi** per complessivi 783 mila euro per effetto congiunto dell'importo delle liquidazioni del personale in quiescenza (pari a -365 mila euro), degli accantonamenti di esercizio comprensivi degli effetti attuariali determinati dall'applicazione dello IAS 19 (pari a +200 mila euro) oltre che degli incrementi dei fondi relativi al personale (+948 mila euro).

La **Posizione finanziaria netta** evidenzia un indebitamento netto di 59.862 mila euro e registra nel corso dell'esercizio un decremento di 7.696 mila euro. La variazione è essenzialmente dovuta al decremento del saldo del conto corrente intersocietario con la capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA (di seguito anche "FS" o "Holding") pari a 4.381 mila euro, ad una variazione negativa delle Passività Finanziarie in applicazione dell'IFRS 16 pari a 5.867 mila euro oltre ad un decremento del saldo netto dei Finanziamenti finalizzati all'acquisizione di autobus verso Fercredit per circa 6.210 mila euro.

I **Mezzi Propri** si attestano a 5.574 mila euro con una variazione positiva di 1.425 mila euro per effetto del risultato d'esercizio registrato nel 2024 pari 1.458 mila euro oltre 33 mila euro di variazione negativa determinata dalla movimentazione delle Riserve da valutazione del TFR in applicazione dello IAS 19.

Il valore dei Mezzi Propri, attestandosi ad un valore pari a 5.574 mila euro, risulta essere inferiore ad un terzo del Capitale sociale della Società. Tale risultato risente principalmente delle perdite realizzate dalla Società alla chiusura del bilancio degli esercizi 2021 e 2022, per complessivi 21.188 mila 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.

Si evidenzia che l'art. 3, comma 9, del Decreto Legge n° 198 del 29 dicembre 2022, convertito, con modificazioni, dalla Legge n° 14 del 24 febbraio 2023, ha esteso anche alle perdite conseguite nell'esercizio in corso alla data del 31 dicembre 2022 quanto previsto dal Decreto Legge n° 228 del 30 dicembre 2021, convertito, con modificazioni, dalla Legge n° 15 del 25 febbraio 2022 (cd. Decreto Milleproroghe) per le perdite maturate al 31 dicembre 2021. Il citato articolo ha stabilito, infatti, che il termine entro il quale adottare le eventuali misure sul capitale, ai sensi dell'art. 2446 c.c., per le perdite realizzate nell'esercizio 2021 e 2022 (rispettivamente di euro 9.367 mila euro e 11.821 mila euro) è posticipato al quinto esercizio successivo (rispettivamente all'esercizio 2026 e 2027).

Di seguito l'ammontare delle perdite sterilizzate distinte nei singoli esercizi:

	31.12.2024	Perdita 2021*	Perdita 2022**	31.12.2024
		sterilizzata	sterilizzata	con perdite sterilizzate
Capitale sociale	20.500.000			20.500.000
Riserve	21.256			21.256
Utili (Perdite) portati a nuovo	(16.405.022)	9.367.390	11.820.993	4.783.361
Utile (Perdite) d'esercizio	1.457.822			1.457.822
Totale Mezzi Propri	5.574.056	9.367.390	11.820.993	26.762.439

* ex art. 6 del D.L. n. 23 dell'8 aprile 2020 (cd Decreto Liquidità) estensione del D.L. n. 228 del 01.03.2021 (cd. "Decreto Milleproroghe") convertito, con modificazioni, dalla L. n. 15 del 25 febbraio 2022.

** ex art. 6 del D.L. n. 23 dell'8 aprile 2020 (cd Decreto Liquidità) estensione del D.L. n. 198 del 29.12.2022 (cd. "Decreto Milleproroghe 2023") convertito, con modificazioni, dalla Legge 24 febbraio 2023 n.14.

Pertanto, dal punto di vista patrimoniale, considerando il beneficio derivante dalla sterilizzazione delle perdite (cd. Decreto Liquidità) la Società presenta un valore dei Mezzi Propri pari a 26.762 mila euro, non trovando applicazione le disposizioni di cui all'art. 2446 del Codice civile.

Dal punto di vista finanziario, gli Amministratori ritengono che i flussi futuri attesi dai ricavi da mercato dalla clientela, dai corrispettivi attesi dagli Enti in esecuzione degli impegni contrattuali, nonché gli introiti relativi ai ristori deliberati consentano di far fronte alle proprie obbligazioni nei prossimi 12 mesi. Inoltre, si rileva che la Società può garantire la gestione finanziaria attraverso l'utilizzo della linea di credito *revolving* di breve termine attivata dalla Holding FS, concessa per 15.000 mila euro fino al 31 marzo 2025 ed in corso di proroga fino al 31 marzo 2026, oltre alla possibilità di ricorrere ai finanziamenti a medio e lungo termine con la società consociata Fercredit per la realizzazione degli investimenti.

Da un punto di vista economico-patrimoniale, gli Amministratori ritengono che i flussi di cassa previsti nel Piano industriale 2025-2029 approvato, che includono le iniziative economiche collegate alle linee tranviarie di nuova attivazione nel bacino di Padova nonché la prosecuzione del servizio nel bacino di Rovigo, possano assicurare l'adempimento delle obbligazioni assunte dalla Società nell'ambito della sua attività operativa, così come rappresentate nel documento di Budget 2025 approvato dagli Amministratori.

INVESTIMENTI

Nel corso dell'esercizio la Società ha realizzato investimenti complessivi per 10.297 mila euro che hanno interessato la voce immobili, impianti e macchinari. Tali investimenti fanno riferimento in misura rilevante alle acquisizioni di autobus (5.477 mila euro), a manutenzioni straordinarie capitalizzabili (130 mila euro) alla realizzazione delle infrastrutture di ricarica nei depositi siti in Padova e Rovigo (4.080 mila euro) e in piccola parte agli investimenti relativi al Progetto Sistema Integrato di Monitoraggio dei veicoli, Bigliettazione Elettronica e Infomobilità (SIMBEI) e, limitatamente al servizio urbano di Padova, da Sistemi di Trasporto Intelligenti (610 mila euro).

In particolare, le acquisizioni in autobus pari complessivamente a 5.477 milioni di euro fanno riferimento a:

- n° 8 Menarini Citymood 12 m classe I a metano destinati al bacino urbano di Padova per complessivi 2.039 mila euro di cui due finanziati POR FESR per 339 mila euro;
- n° 3 Mercedes Benz Citaro 12 m Gasolio Mild-Hybrid destinati al bacino extraurbano (conurbato) di Padova per complessivi 768 mila euro di cui finanziati per 400 mila euro;
- n° 3 Mercedes Benz Citaro G a gasolio usati destinati al bacino extraurbano di Padova per complessivi 569 mila euro;
- n° 7 Mercedes Benz Intouro Mild-Hybrid classe II destinato al bacino extraurbano di Rovigo per complessivi 1.411 mila euro finanziati per 1.122 mila euro;
- 690 mila euro circa relativi ad allestimenti e materiale di bordo capitalizzato su autobus già rilevati come investimenti nell'esercizio precedente.

Si rilevano inoltre investimenti per 24 mila euro relativi ad Attività immateriali riferiti a capitalizzazioni sulla linea tranviaria.

Passaggi in esercizio

Nel corso del 2024 sono entrati in esercizio 50 autobus per complessivi 17.407 mila euro, di cui 870 mila euro relativi ad allestimenti, tecnologie di bordo e lavorazioni necessarie per la messa in esercizio del cespite. A tali investimenti sono corrisposti contributi in conto capitale per 11.635 mila euro.

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa:

Bacino	Famiglia Veicolo	Modello	Trazione	N°	Valore di acquisto	di cui: allestimenti, tecnologie di bordo e lavorazioni	Contributi
PADOVA	Urbano	IVECO Eway	ELETTRICO	16	8.494.312	320.440	8.160.000
PADOVA	Suburbano	MERCEDES BENZ CITARO C2 CHY	HYBRID	3	756.452	33.032	400.000
PADOVA	Urbano	MENARINIBUS CITYMOOD 12 CNG	METANO	10	2.536.073	44.433	339.330
ROVIGO	Extraurbano	IVECO CROSSWAY SFR 160	GASOLIO	6	519.209	255.209	-
ROVIGO	Extraurbano	MERCEDES BENZ INTOURO HYBRID 633 02	HYBRID	7	1.603.019	110.692	-
ROVIGO	Suburbano	IVECO Eway	ELETTRICO	6	2.934.172	14.932	2.460.510
ROVIGO	Urbano	MERCEDES BENZ CITARO K CHY	HYBRID	1	270.667	24.253	120.342
ROVIGO	Urbano	MENARINIBUS CITYMOOD 12 CNG	METANO	1	293.537	67.317	154.537
TOTALE				50	17.407.440	870.307	11.634.719

L'azione di rinnovamento del parco iniziata nel 2021 è proseguita pertanto anche nel 2024 con l'ingresso in esercizio dei n° 50 autobus in classe ambientale ad emissioni nulle o ridotte a cui è corrisposta la rottamazione di altrettanti autobus a gasolio Euro 3.

L'ingresso in servizio dei nuovi autobus ha consentito di proseguire nel processo di ammodernamento della flotta sempre in ottica di riduzione dell'impatto ambientale. In particolare, con l'ingresso dei nuovi veicoli, la flotta fa registrare a fine 2024 un'età media di 10,6 anni rispetto ad un'età media di 10,7 anni rilevata alla fine del precedente esercizio. La quota di autobus con età superiore a 15 anni si è inoltre ridotta al 32% della flotta totale rispetto al 37% registrato a dicembre 2023.

I benefici dei nuovi autobus si misurano principalmente nel livello della disponibilità per l'esercizio, nella percorrenza annua, nell'affidabilità e nella migliore esperienza di viaggio per passeggeri e personale, oltre ai significativi benefici per l'ambiente.

ATTIVITA' DI RICERCA SVILUPPO E INNOVAZIONE

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

QUADRO MACROECONOMICO

Nel 2024 il contesto economico globale ha mostrato una buona capacità di adattamento e tenuta. 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, sospinti 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 consumo, 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/mwh, 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 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'*overtourism*.

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. Nello specifico, Busitalia 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 2025 si procederà con la sottoscrizione dei contratti di servizio e con le attività di subentro ai gestori attuali.

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 Veneto S.p.A.

AMBIENTE

Busitalia Veneto 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 perseguimento degli obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs – Agenda 2030).

In tale direzione, nell'ambito del rinnovamento del parco mezzi si rileva, nel 2024, l'entrata in esercizio di 36 nuovi autobus di cui 3 urbani ibridi alimentati a gasolio Euro 6, 5 extraurbani Euro 6 ibridi alimentati a gasolio, 8 urbani

Euro 6 a metano e 20 elettrici. A tal riguardo, per garantire l'immediato utilizzo dei veicoli elettrici è proseguita l'installazione delle postazioni di ricarica già avviata a partire dal 2023, a cui è seguita, nel 2024, un'ulteriore implementazione infrastrutturale rispettivamente di 44 e 30 postazioni di ricarica presso i depositi di Via Goldoni a Padova e Via Petrarca a Rovigo.

Nel corso del 2025 sarà ultimata l'installazione di tutte le stazioni di ricarica previste, nell'ordine di circa 40 ulteriori colonnine unicamente per il deposito di Via Goldoni a Padova.

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

L'impegno di Busitalia Veneto, 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.

Nell'ambito dei Sistemi di Gestione, si specifica che Busitalia Veneto è in possesso delle Certificazioni conformi ai requisiti delle norme UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015 e UNI ISO 45001:2023.

I Certificati che attestano i Sistemi di Gestione di Busitalia Veneto sono validi 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 e servizi atipici. Manutenzione e rimessaggio del proprio parco veicolare" (IAF 31, 35).

Nell'anno 2024 sono stati effettuati dall'Ente di Certificazione gli audit di rinnovo di tutte le Certificazioni, tutti conclusi con esito positivo.

CLIENTI

Nel corso dell'anno 2024 Busitalia Veneto 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. Filo conduttore delle azioni è stata la centralità del cliente e la valorizzazione dei servizi offerti in un'ottica di sostenibilità ambientale e di integrazione.

L'attenzione verso le persone che viaggiano con Busitalia Veneto si è concretizzata in progetti di customer experience volti a migliorare l'informazione in tempo reale anche alle fermate e l'accessibilità all'acquisto dei titoli di viaggio attraverso i canali digitali. In questo ambito si segnalano i seguenti interventi, caratterizzati da una importante componente tecnologica:

- nuova funzionalità dell'App di Busitalia Veneto, che fornisce informazioni in tempo reale sulla posizione dei mezzi e aggiornamenti sullo stato del servizio, disponibile per tutte le fermate delle linee urbane di Padova (gennaio 2024);
- nuova tessera digitale (anziché fisica) per l'acquisto online di abbonamenti ordinari, studenti e lavoratori. I clienti possono richiedere in completa autonomia la tessera personale digitale direttamente dal sito aziendale, rilasciata in fase di lancio ad un prezzo promozionale (febbraio 2024).
- modalità di pagamento *contactless* sulle linee urbane di Padova. I passeggeri possono acquistare il biglietto TU1, valido 90 minuti, utilizzando carte di credito o debito direttamente a bordo (maggio 2024). Inizialmente attivato in via sperimentale sulle linee bus 3 e 16 a Padova, a luglio 2024 il servizio è stato esteso a tutte le linee bus urbane e completata l'installazione dei dispositivi a bordo bus.
Per incentivare la domanda di trasporto, in collaborazione con Amministrazioni locali ed Enti, sono state realizzate iniziative volte a promuovere la mobilità sostenibile e l'utilizzo del trasporto pubblico locale, tra le quali:
- in collaborazione con la Regione Veneto, la Provincia e il Comune di Padova, Busitalia Veneto ha lanciato un'innovativa offerta commerciale per promuovere la sharing mobility che permette agli abbonati TPL di ottenere voucher mensili per l'uso di monopattini elettrici DOTT e bici RIDEMOVI (marzo 2024).
- nel medesimo ambito della sharing mobility, il servizio a chiamata QuiBus viene rilanciato a Padova con agevolazioni tariffarie ed esteso anche alla città di Rovigo, in collaborazione con la Regione Veneto e con Comune e Provincia dei rispettivi bacini. Si tratta di un innovativo servizio a chiamata, prenotabile mediante app o call center, effettuato con minibus attrezzati anche per il trasporto di persone con disabilità, che consente di spostarsi in bus a Padova in orario notturno, nel bacino di competenza dell'Ospedale di Schiavonia a partire dalle aree non servite dal trasporto pubblico di linea e, da fine dicembre 2023, nella città di Rovigo in sostituzione del servizio di linea in orario pomeridiano.
- l'abbonamento mensile "Promo Natale 2024" al prezzo di soli €10,00 valido dal 1° dicembre 2024 al 6 gennaio 2025 per spostarsi in totale libertà durante tutto il periodo delle festività natalizie.

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

- la riprogettazione del collegamento tra Padova e l'Aeroporto Marco Polo di Venezia. Il servizio è stato riconfigurato come collegamento veloce e diretto, attivo tutti i giorni dell'anno con 54 corse giornaliere, una frequenza di 40 minuti e tempo di percorrenza di 45 minuti, effettuato con mezzi dedicati e caratterizzati da una nuova livrea rossa. Inoltre alcune corse collegano direttamente con la zona termale dei Colli Euganei: per tutti i collegamenti è comunque garantito l'interscambio a Padova con servizi da e verso i Colli Euganei. Ad agosto sono state introdotte importanti novità tariffarie, introducendo anche il biglietto di andata e ritorno in giornata che è scontato del 12% rispetto a due biglietti di corsa semplice e tariffe ridotte del 50% per i bambini.
- confermato il servizio estivo Bus & Bici Rovigo, che consente di utilizzare gli autobus extraurbani, attrezzati con appositi carrelli per il trasporto delle biciclette per località del Delta del Po (luglio 2024).
- nel periodo natalizio, il potenziamento del servizio tram nei giorni festivi del 15, 22, 29 dicembre 2024 e del 5 e 6 gennaio 2025, aumentando la frequenza da 12 a 8 minuti. (dicembre 2024)
- Servizio speciale Park@Bus Busitalia Veneto durante le festività natalizie.

A sostegno dell'offerta di trasporto, Busitalia Veneto ha introdotto un nuovo collegamento bus Montegrotto–Torreglia–Luvigliano, variante della "Linea M" per migliorare i servizi di trasporto pubblico sui Colli Euganei, incentivando lo scambio intermodale e decongestionando il traffico privato (settembre 2024).

Le varie iniziative sono state accompagnate e promosse attraverso attività di comunicazione verso la clientela veicolate con comunicati stampa, advertising ed i canali aziendali Social, digitali e fisici: tra le campagne di comunicazione sviluppate nel corso del 2024 richiamiamo per capillarità e rilevanza:

- la campagna di lancio del collegamento Padova-Aeroporto Marco Polo;
- la campagna di sharing mobility;
- la campagna abbonamenti;
- la campagna PROMO NATALE 2024.

Per sensibilizzare e promuovere il proprio impegno verso la sostenibilità ambientale, Busitalia Veneto si è impegnata per comunicare costantemente alle istituzioni ed al pubblico lo stato di avanzamento delle iniziative verso la transizione all'elettrico: a mero titolo di esempio si richiama l'avvio dell'operatività del primo deposito per bus elettrici a Padova, dotato di 14 colonnine di ricarica (gennaio 2024), l'utilizzo esclusivo di autobus elettrici sulla linea U16 di Padova che collega Rio con la stazione FS di Padova e l'utilizzo degli autobus elettrici per servire le linee dei Colli (febbraio 2024).

Busitalia Veneto è stata inoltre partner del (Re)Generation Festival, iniziativa di un progetto più ampio per rafforzare i collegamenti di trasporto tra le località termali e i Colli Euganei, utilizzando mezzi a basso impatto ambientale (ottobre 2024).

Altra iniziativa per promuovere la mobilità collettiva è stata attivata in occasione della CORRI X PADOVA, un allenamento podistico collettivo che si tiene a Padova tutti i giovedì fino al giugno 2025: tutti gli iscritti all'allenamento podistico possessori della CXP Card possono accedere gratuitamente ai servizi urbani di Busitalia Veneto nei giorni della manifestazione dalle ore 18:30 alle ore 23:30.

Key performance indicators

Dopo il notevole aumento di passeggeri registrato nel 2023, anche nel 2024 si registra una crescita seppur contenuta (+1% rispetto al 2023) dei viaggiatori trasportati che hanno superato i 43 milioni.

Altro importante indicatore è l'incremento delle vendite attraverso i canali digitali (Portale on line e/o App) che si è attestato al +41% rispetto al precedente anno. L'incremento della quota digitale delle vendite ha interessato sia gli utilizzatori sporadici che quelli abituali: oltre 1,2milioni i biglietti venduti tramite la App Busitalia Veneto (+48% rispetto al 2023) e oltre 78mila gli abbonamenti venduti tramite App e portale on line (+38% rispetto al 2023).

Rimanendo nell'ambito dei progetti di digitalizzazione segnaliamo la continua crescita dell'App Busitalia Veneto che, implementata nel corso dell'anno 2024 con nuove funzionalità, ha superato i 165mila download.

Il grado di soddisfazione del cliente

Il monitoraggio della soddisfazione della clientela è stato realizzato attraverso specifiche indagini di Customer Satisfaction rivolte ai viaggiatori trasportati di Busitalia Veneto.

Le indagini sono state condotte in due periodi dell'anno coinvolgendo complessivamente oltre 2.700 viaggiatori.

La percentuale dei viaggiatori soddisfatti¹ si è attestata al 90,0% e al 87,2%, rispettivamente nei servizi urbani ed extraurbani.

CAPITALE UMANO**Organico**

Il personale di Busitalia Veneto, al 31 dicembre 2024, risulta composto da 871 addetti così ripartiti: 802 operatori di esercizio/operai, 54 impiegati, 10 quadri e 5 dirigenti.

L'evoluzione dell'organico intervenuta nel corso dell'esercizio 2024 è rappresentata nella seguente tabella:

BUSITALIA VENETO	TOTALE
Personale al 31/12/2023	851
Entrate	82
Uscite	62
Personale al 31/12/2024	871
Media anno 2023	856,92
Media anno 2024	875,67

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:

- a copertura del periodo pregresso 1° gennaio 2024 – 31 dicembre 2024 una somma a titolo di Una Tantum di 500 euro lordi fissata al parametro 175, da erogare con la retribuzione di febbraio 2025;

¹ 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 aumento della retribuzione tabellare stabilito nella misura di 160 euro lordi mensili a regime al parametro 175, da erogare in due tranches secondo la seguente cadenza: euro 60 lordi mensili a partire da marzo 2025; euro 100 lordi mensili a partire da agosto 2026;
- un nuovo Elemento Distinto della Retribuzione (EDR 2024) nella misura di euro 40 lordi mensili al parametro 175, a decorrere da marzo 2025;
- 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 definire un addendum contrattuale da rendere esigibile a partire dal 1° 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.

A livello territoriale nel 2024 è proseguito il confronto con le Organizzazioni Sindacali, relativamente a specifiche tematiche aziendali senza rilevare particolari accordi e/o trattative di primario interesse.

Selezione

Anche il 2024, in continuità con l'anno precedente, si è caratterizzato per l'estrema difficoltà di reclutare un numero di risorse adeguato a quanto previsto in budget. Inoltre, l'anno è stato caratterizzato da un numero importante di uscite 62, di cui buona parte costituite da dimissioni, e che hanno in parte vanificato lo sforzo fatto sul fronte ingressi 82.

Su quest'ultimo fronte, oltre ad aver emanato 4 campagne di selezione di personale già in possesso dei titoli richiesti per il ruolo, sono state attivate anche 2 campagne "Academy", uno dei quali ancora aperto e in lavorazione, con inserimento delle risorse previsto a febbraio/marzo 2025.

Il 2024 si è inoltre caratterizzato per l'avvio di nuovi percorsi di reclutamento e selezione di personale manager, professional e laureato, quali: Referente Amministrativo, Budget e Controllo di gestione, Specialista contratti di pubblico servizio, Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione e Segreteria di Direzione.

Tale attività coordinata dalla Sub holding Busitalia (e laddove previsto dalle vigenti procedure anche interfacciandosi con le competenti strutture di FS) ha portato all'inserimento di talune figure andando così a rafforzare l'organico in forza su taluni processi chiave o a sostituire le uscite registrate nel corso dell'ultimo biennio.

Formazione

Nel 2024, in relazione alle attività di formazione direttamente presidiate da Busitalia Veneto, sono state erogate, complessivamente, 4.170 ore di formazione con un incremento del 7,5% rispetto all'anno precedente, che hanno

coinvolto oltre 407 risorse, con una media di circa 10 ore per partecipante e, in riferimento all'organico complessivo, di circa 4,8 ore pro-capite.

Con specifico riferimento alla formazione in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro sono stati effettuati i corsi di formazione indicati nel prospetto di seguito riportato:

Tipologia Formazione	N° partecipanti	N° ore erogate
Formazione Specifica Accordo Stato/Regione 21/12/2011 (Interna)	122	972
Aggiornamento Formazione Specifica Accordo Stato/Regione 21/12/2011 (Esterna)	19	114
Formazione Preposto	12	96
Aggiornamento Preposto	16	96
Aggiornamento RLS	3	24
Aggiornamento ASPP	1	76
Aggiornamento Antincendio	61	305
Aggiornamento Primo Soccorso	79	237

Per ciò che attiene alla formazione manageriale, anche nel corso del 2024 sono stati attivati taluni percorsi formativi (per il personale quadro apicale in particolare, ma non solo) 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 Anti Corruption;
- Formazione Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs 231/2001;
- Procurement Academy;
- Disability Management;
- AFC Academy;
- Formazione SAP/RUN.

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.

Infine, di particolare rilevanza per l'anno 2024, è stata la somministrazione di corsi prevalentemente tramite Piattaforma Skilla sulle c.d. Soft Skills (ma non soltanto), organizzata dalla controllante Busitalia in attuazione delle richieste pervenute dai piani di apprendimento individuali formalizzati nell'ambito del nuovo Performance Development del Talent Management di Gruppo.

Inoltre, per i colleghi *professional* e junior neoassunti sono stati avviati/proseguiti i percorsi di di Induction e Induction Esperti per il tramite delle competenti strutture di FS, volto a trasmettere una prima conoscenza delle varie Società del Gruppo e del relativo business.

A supporto dell'iniziativa di inserimento di risorse extracomunitario con lo status di migrante/rifugiato politico, sempre in collaborazione con la struttura "*People Care*" della Holding FS, si è dato il via ad un'iniziativa di formazione specifica sui temi dell'inclusione e della gestione della diversità, rivolta ai ruoli di coordinamento del personale di guida (Coordinatori e Addetti all'Esercizio). L'iniziativa, della durata complessiva di due giornate, ha coinvolto circa trenta risorse.

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: tale evento ha registrato una attiva partecipazione (sia in presenza che da remoto) da parte di diversi colleghi di Busitalia Veneto, anche attraverso la presentazione di uno specifico progetto realizzato sul territorio.

I membri del Management Team della Società hanno inoltre preso parte – nell'ottobre scorso - alla Convention del Polo Passeggeri organizzata dalla Capofila di Settore Trenitalia per tutte le Società del Polo.

Sviluppo

Nel corso dell'anno, sono stati effettuate talune sessioni di valutazione delle competenze manageriali, sia tramite lo strumento dell'*Assessment Center* (attraverso le competenti strutture di FSI) sia sono state effettuate interviste strutturate di valutazione per talune risorse appartenenti al target del personale impiegatizio.

Si sono inoltre conclusi anche i piani di sviluppo in precedenza attivati per rafforzare e ampliare il presidio delle competenze manageriali.

Infine, in linea con le *Policy* e il calendario di Gruppo FS, sono stati effettuati alcuni interventi di politica meritocratica sia Una Tantum (anche per il personale Addetto all'Esercizio) che Ad Personam, nonché alcuni interventi di avanzamenti di carriera.

L'anno 2024 è stato anche l'anno relativo alla prima implementazione in Busitalia e 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.

Organizzazione

Nel corso dell'anno 2024 non sono intervenute modifiche organizzative, confermando pertanto l'assetto organizzativo definito.

Si è proseguita l'attività programmatica di ricezione delle Comunicazioni Organizzative Intersocietarie della Sub holding Busitalia, in recepimento delle Policy e Linee Guida di FS, formalizzando in particolare l'adozione della *Procedura per la Partecipazione a Gare per l'affido di Servizi di Trasporto Pubblico di Passeggeri*, le *procedure di autorizzazione e monitoraggio investimenti e disinvestimenti tecnici del Gruppo e di rilevanza societaria*, la *Policy sul Modello di Controllo*, la *procedura di Piano Industriale*, il *Sistema di Talent Management*, la *procedura sulla formazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro e quella per la sorveglianza sanitaria*, le *procedure sulla Disciplina delle Operazioni con Parti Correlate e relativa applicazione*.

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 due vertenze di licenziamento per giusta causa, una ancora in primo grado e l'altra in Cassazione con esito negativo per la società in appello, oltre ad una causa di licenziamento per giustificato motivo oggettivo con esito negativo per la società in primo grado.

Infine, la società è interessata da un contenzioso seriale per pretese di riconoscimento di differenze retributive per ricalcolo 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 2023 destinate al welfare oltre alla gestione di specifici contributi contrattuali.

Relativamente al Fondo TPL Salute si segnalano due importanti campagne straordinarie che hanno riscosso particolare interesse e adesione da parte dei lavoratori: la prima relativa alla prevenzione di determinate prestazioni sanitarie specialistiche, la seconda relativa alla prevenzione odontoiatrica.

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, attivando 11 nuovi contratti individuali.

Busitalia Veneto, 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 partecipato nel corso del 2024 al tavolo tecnico costituito dalla Sub-Holding Busitalia per aggiornare le istruzioni alla nota operativa di gestione degli eventi suddetti.

Ai fini della predisposizione del "Reporting ai sensi degli European Sustainability Reporting Standards (ESRS)", la Società ha partecipato attivamente alla standardizzazione del processo che prevede la rilevazione e la gestione dei dati di ogni singolo KPI di competenza del 2024 sui sistemi di Gruppo.

Durante l'anno è stata aggiornata, inoltre, l'informativa sulla privacy alle ultime disposizioni di legge ed è stata nuovamente inviata a tutti i dipendenti.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

La Società, nell'ambito della Regione Veneto, opera nei seguenti comparti:

- TPL su gomma urbano ed extraurbano nella Provincia e nel Comune di Padova;
- TPL su gomma urbano ed extraurbano nella Provincia e nel Comune di Rovigo;
- TPL su servizio tranviario nel bacino territoriale di Padova.

Per il bacino di Padova, dal 13 settembre 2021 ha preso avvio l'esecuzione del Contratto di servizio per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico e tranviario urbano ed extraurbano del bacino territoriale della provincia di Padova, sottoscritto il 4 dicembre 2020 con Provincia e Comune di Padova e della durata di 9 anni.

Nel corso dell'anno 2023 è stata condotta un'attività di rinegoziazione del contratto vigente con il Comune e la Provincia di Padova. L'obiettivo di tali interlocuzioni era relativo alla proposta di riequilibrio del suddetto Contratto di Servizio in ragione del non previsto e prevedibile impatto, lato domanda di trasporto, dell'epidemia da Covid-19, e, lato offerta di trasporto, dall'incremento anomalo dei costi di materie, energia e carburanti dovuti al conflitto russo-ucraino. A marzo 2024 si è giunti alla sottoscrizione di un *addendum* al contratto di servizio che ha previsto una serie di misure per il riequilibrio rispetto agli impegni contrattuali (in particolare: modifica del piano degli investimenti per il rinnovo del parco mezzi; utilizzo di maggiori contributi pubblici per l'acquisto di autobus in luogo dell'autofinanziamento; flessibilità nelle percorrenze entro il 5% senza riduzione del corrispettivo in conformità alle DDGRV n. 642/2023 e 1491/2023; presa d'atto, da parte dell'Ente di Governo, dei presupposti per il verificarsi delle condizioni previste dal Contratto per dare corso alla prosecuzione del rapporto contrattuale oltre la sua naturale scadenza e "*fino a un massimo di 24 mesi*") con l'impegno ad effettuare una verifica intermedia dell'equilibrio contrattuale in concomitanza con l'avvio della prima delle due nuove linee tranviarie.

La conclusione di tale accordo rappresenta il primo passo verso il raggiungimento dell'equilibrio contrattuale e quindi della sostenibilità economica dello stesso da parte della Società a fronte dei sopraggiunti eventi non previsti e non prevedibili alla data di stipula dello stesso.

Nel corso del 2025 continueranno le interlocuzioni con l'Ente di Governo per valutare la sostenibilità economica complessiva del contratto per la Società nel caso di inclusione nel perimetro di affidamento delle due linee tranviarie di nuova costituzione (SIR 3 e SIR 2), la cui attivazione, prevista rispettivamente nel 2026 e nel 2027, determinerà un ridisegno sostanziale delle reti e del programma di esercizio. Tale modifica si configura come evento di rilevanza straordinaria ai sensi del Contratto e si renderà pertanto necessaria l'elaborazione di un nuovo Piano Economico Finanziario (PEF), anche al fine di accertare gli effetti delle misure adottate con l'*addendum* del 25 marzo 2024 e l'introduzione di ulteriori misure eventualmente necessarie per riequilibrare il rapporto contrattuale in occasione della "verifica intermedia" prevista nell'*addendum* stesso.

Per il bacino di Rovigo, sono proseguiti i servizi TPL per tutto l'anno 2024, ai sensi della Delibera n. 41 del 28 dicembre 2022 del Consiglio Provinciale che ha deliberato di prorogare i contratti di servizio di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano nel bacino della provincia di Rovigo al fine di garantire la continuità dei servizi medesimi per il tempo strettamente necessario all'espletamento della procedura di gara avviata dall'Amministrazione pubblica.

Nel marzo 2023 si è svolta la Consultazione pubblica ai sensi della Delibera ART n. 154/2019 ed è stato pubblicato sul sito web della Provincia di Rovigo il relativo documento di consultazione. Busitalia Veneto e la controllante Busitalia-Sita Nord hanno formalizzato le proprie osservazioni in merito, in particolare la prima, evidenziando le criticità legate alla prospettata suddivisione del bacino in due lotti di gara, e la seconda, chiedendo di rettificare da "locazione" a "cessione a titolo oneroso" il regime di subentro per gli immobili dichiarati indispensabili di Rovigo, Adria e Badia Polesine.

Comune e Provincia hanno successivamente redatto ed approvato il nuovo Piano di Trasporto Pubblico Urbano del Comune di Rovigo e il nuovo Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale Extraurbano e in data 4 dicembre 2024, con Deliberazione dell'Assemblea dell'Organo Comune dell'Ente di Governo n. 4/2024, hanno approvato la nuova Relazione di Affidamento a seguito del recepimento delle indicazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e aggiornato il cronoprogramma della procedura di affidamento che individua i seguenti step principali:

- la pubblicazione del bando di gara a dicembre 2024;
- la presentazione delle offerte a giugno 2025
- l'aggiudicazione a ottobre 2025;
- l'avvio del nuovo contratto a giugno 2026.

In data 13/02/2025 è stato pubblicato l'avviso di indizione della gara per l'affidamento della concessione dei servizi di TPL nel bacino territoriale della Provincia di Rovigo, con il termine del 31 marzo 2025 per la presentazione delle domande di partecipazione.

Si resta in attesa della documentazione completa di gara per poter valutare la sostenibilità economica dell'affidamento.

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 ed 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 milioni di euro, 100 milioni di euro e 320 milioni di euro destinato al riconoscimento di un contributo per l'incremento del costo per l'acquisto del carburante (al netto dell'IVA), sostenuto nel secondo quadrimestre e terzo quadrimestre 2022 rispetto all'analogo periodo del 2021, per l'acquisto del carburante e dell'energia elettrica per l'alimentazione dei mezzi di trasporto destinati al TPL e regionali su strada, lacuale, marittimo o ferroviario.

Solo nel corso dell'esercizio 2023 alla Società sono stati riconosciuti, a titolo di acconto, Ristori per un importo pari a 3.555 mila euro riferito al periodo secondo e terzo quadrimestre 2022 con la DGR n. 1492 del 04 dicembre 2023. Alla data di redazione della presente relazione si è ancora in attesa del provvedimento di assegnazione definitivo dei suddetti ristori.

Ristori Mancati ricavi da traffico Covid-19

Con riferimento alle risorse assegnate a titolo di compensazione dei minori introiti tariffari subiti per effetto del COVID 19, si rappresenta che la quantificazione relativa a ciascun Ente e contratto di servizio era stata calcolata dal MIT, applicando uno specifico algoritmo ed utilizzando la base dei dati caricati e certificati sulla piattaforma web dell'Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica sostenibile dalle stesse aziende di trasporto.

Le assegnazioni ministeriali sono state provvisoriamente quantificate dal MIT per ogni contratto di servizio come contributi in conto esercizio sulla base del sopra richiamato algoritmo, sul quale era stata sancita l'intesa della Conferenza Unificata nella seduta del 25 marzo 2021.

Sul punto, la Commissione europea ha comunicato al Governo italiano che tali risorse potevano non rientrare nel regime degli Aiuti di Stato, a condizione che fossero rispettate le disposizioni poste dal Regolamento n. 1370/2007 in tema di verifica dell'assenza di sovracompensozioni. A tal fine, il MIT ha posto l'obbligo in capo agli Enti titolari dei contratti di servizio, di effettuare una verifica in ordine agli equilibri contrattuali e di assenza di

sovracompensazioni e di provvedere a comunicare la quantificazione definitiva della compensazione riconoscibile entro il 15 ottobre 2024.

La Regione del Veneto ha acquisito le certificazioni prodotte dagli Enti affidanti recanti la quantificazione delle effettive "compensazioni riconoscibili" a ciascuna azienda di trasporto pubblico locale e le ha trasmesse all'Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica sostenibile.

Il MIT con proprio decreto, sul quale è stata acquisita l'intesa in sede di Conferenza Unificata in data 28 novembre 2024, Rep. atti n. 151/CU del 28 novembre 2024, ha approvato gli esiti definitivi delle verifiche di sovracompensazione e ha determinato il totale dei finanziamenti riconosciuto a ciascuna Regione.

Per la Regione del Veneto, nelle more dell'acquisizione dei dati relativi alle compensazioni riconoscibili agli Enti a cui è stata autorizzata una proroga per l'invio dei dati, sono state considerate riconoscibili compensazioni per euro 305.781.447,57, così suddivise:

- compensazioni riconoscibili per l'anno 2020: 144.882.355 euro;
- compensazioni riconoscibili per gli esercizi 2021 e I° trimestre 2022: 160.899.093 euro.

Il medesimo Decreto provvede inoltre alla ripartizione di ulteriori risorse ancora disponibili per la compensazione dei mancati ricavi, pari a complessivi euro 200.213.504, di cui:

- euro 107.079.503 a valere sulle risorse stanziare dall'art. 10, comma 1 del Decreto Legge 18 ottobre 2023, n. 45 Dgr n. 1490 del 16 dicembre 2024;
- euro 93.134.001 a valere sulle risorse stanziare dall'art. 1, comma 477 della Legge di Bilancio 29 dicembre 2022, n. 197.

Alla Regione del Veneto risultano assegnate risorse pari ad euro 15.220.420,37.

Nel medesimo Decreto, il MIT ha stabilito che le assegnazioni a compensazione dei minori introiti tariffari dovranno essere garantite secondo una percentuale di copertura uniforme delle compensazioni riconoscibili tra tutte le Regioni, come di seguito riepilogato:

- copertura integrale (100%) delle compensazioni riconoscibili per l'esercizio 2020;
- copertura parziale (92,1576%) delle compensazioni riconoscibili per gli esercizi 2021 e I° trimestre 2022.

Sulla base di quanto sopra esposto, con la DGR 1490 del 16 dicembre 2024 la Regione Veneto prende atto determinazione definitiva effettuata dal MIT circa le compensazioni riconoscibili alle aziende del trasporto pubblico locale della Regione del Veneto per i mancati ricavi tariffari conseguenti all'epidemia da COVID-19 per l'intero periodo 2020, 2021 e primo trimestre 2022, dando atto tuttavia che sono ancora in corso le istruttorie finalizzate alla verifica di sovracompensazione da parte di alcuni Enti affidanti.

Si riepilogano di seguito gli importi riconosciuti ed assegnati alla Società dalla sopracitata DGR:

Ente	2020	2021	I°Q 2022	Totale
Provincia di Padova	6.196.990	8.431.547	1.463.083	16.091.620
Comune di Padova	7.560.327	8.627.798	1.573.325	17.761.450
Provincia di Rovigo	794.137	1.033.250	90.833	1.918.219
Comune di Rovigo	73.815	171.739	27.125	272.679
Totale compensazione riconoscibile	14.625.269	18.264.333	3.154.367	36.043.968
Ristori assegnati DGR 1490/2024	14.625.269	16.831.971	2.906.989	34.364.228

Conseguentemente, la Società ha rilevato nell'esercizio 2024 ristori residui per 2.097 mila euro con riferimento all'annualità 2021 (per la quale 14.735 mila euro già rilevati negli esercizi precedenti sulla base delle precedenti assegnazioni) e per 2.907 mila euro con riferimento al primo trimestre 2022.

Fondo Nazionale 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 sono stati assegnati, con Delibera n° 1487 del 16 dicembre 2024, euro 4.117 mila di competenza dell'esercizio 2024.

ALTRI EVENTI

Aggiornamento Modello organizzativo ex D.Lgs 231/2001

Nella seduta del 31 gennaio 2024, il Consiglio di Amministrazione 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.

Convenzione per interventi di manutenzione straordinaria linea tranviaria SIR 1 di cui al DM 443/2021

In data 8 luglio 2024 la Società, ad integrazione di quanto già sottoscritto dalle medesime parti in data 20 giugno 2023, ha siglato con il Comune di Padova e APS Holding SpA una convenzione finalizzata al finanziamento degli interventi di manutenzione straordinaria per le annualità 2021, 2022 e 2024 a valere sulle risorse assegnate ai sensi del DM 443/2021.

Per effetto di tale convenzione la Società, in qualità di soggetto attuatore, ha ottenuto il finanziamento degli interventi già realizzati e consuntivati nel biennio 2021-2022 (per 1.312 mila euro) e quelli realizzati nell'esercizio

2024 (per circa 1.600 mila euro), i quali si aggiungono ai lavori di manutenzione straordinaria effettuati nell'anno 2023 (consuntivati per un importo pari a 1.214 mila euro) e già regolati dalla precedente convenzione.

Accordo esecutivo con APS Holding SpA

In data 19 dicembre 2024 la Società ha siglato con l'Azionista APS Holding SpA un accordo esecutivo finalizzato alla definizione delle partite aperte ed alla regolazione dei reciproci rapporti debitori e creditori sino alla data di sottoscrizione del nuovo contratto, che avverrà entro giugno 2025, avente ad oggetto la locazione dell'infrastruttura tranviaria e delle 20 vetture in esercizio.

ALTRE INFORMAZIONI

Sedi secondarie

La Società non dispone di sedi secondarie.

Procedimenti e contenziosi

Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari di maggior rilievo riguardanti la Società.

Nel prosieguo si riportano anche le attività e passività potenziali riferite a contenziosi civili, amministrativi, arbitrati, procedimenti dinanzi alle autorità nazionali e comunitarie, ritenute di maggior rilievo ai fini dell'informativa da rendere nella presente Relazione.

Il dettaglio dei contenziosi e procedimenti in essere nei confronti del personale dipendente, di terzi fornitori di servizi e/o appaltatori, del fisco, delle Regioni per contestazioni, etc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri è invece riportato nelle Note al bilancio.

Procedimenti penali ex 231/2001

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

Altri procedimenti penali

Non risultano pendenti procedimenti penali a carico di attuali e/o pregressi vertici societari (Organi sociali; Direttori Generali) per delitti di natura dolosa di particolare gravità comportanti un rilevante danno per la società ovvero che abbiano determinato l'applicazione di misure interdittive.

Si evidenzia che non risultano definiti con sentenza passata in giudicato procedimenti a carico di attuali e/o pregressi vertici societari (Organi sociali; Direttori Generali) per:

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

Non risultano allo stato pendenti altri procedimenti di natura penale.

Adesione al consolidato fiscale

La Società aderisce al consolidato fiscale di Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane avendo esercitato l'opzione fino all'esercizio 2024, ai sensi dell'art. 117 D.P.R. 917/86 ("TUIR").

Informativa relativa all'articolo 2497 *ter*

La Società è sottoposta ad attività di direzione e coordinamento 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 dalla controllante Busitalia-Sita Nord S.r.l. (cui ha altresì aderito la Società ex art. 1332 c.c.) con Trenitalia S.p.A.. Busitalia Veneto 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 Veneto 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 altresì che qualora, tra le altre, la Società 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 Veneto S.p.A., 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., ha adottato la Nuova Policy Anticorruzione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Busitalia Veneto S.p.A. 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 di Gruppo.

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 proprie e/o quote della società controllante, Busitalia-Sita Nord S.r.l., neppure per tramite di società fiduciaria o per interposta persona. Nel corso dell'esercizio non sono state acquistate od alienate azioni proprie e/o quote della controllante.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

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

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

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

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

In data 22 novembre 2024 il Consiglio di Amministrazione di Busitalia Veneto ha approvato il Piano industriale 2025-2029 in coerenza con le Linee Guida di Gruppo ricevute, lo stesso è stato successivamente aggiornato al fine di rappresentare coerentemente i dati economico-patrimoniali di Budget 2025 approvato in data 3 febbraio 2025.

I principi salienti del Piano sono finalizzati ad orientare le scelte strategiche del prossimo quinquennio secondo le seguenti direttrici:

- interventi 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 altri servizi;
- prosecuzione del servizio di TPL nel bacino di Padova e revisione delle condizioni contrattuali con l'Ente di Governo al fine di considerare nel perimetro di affidamento anche le due linee tranviarie di nuova costituzione (SIR 2 e SIR 3), la cui attivazione, prevista rispettivamente nel 2027 e nel 2026, determinerà una ridisegno

sostanziale del programma di esercizio, e, di conseguenza, la necessità di porre le condizioni per garantire la sostenibilità economica complessiva del contratto per la Società;

- prosecuzione del servizio di TPL nel bacino di Rovigo;
- prosecuzione del progetto di transizione verso flotte "green" in coerenza con obiettivi sulla sostenibilità del Gruppo FS;
- interventi sui canali di vendita e di comunicazione per mirare alla estensione nell'utilizzo della digitalizzazione dei servizi offerti;
- prosecuzione delle interlocuzioni con l'Ente di Governo per il riconoscimento di corrispettivi aggiuntivi a copertura del disavanzo dell'esercizio in corso e precedenti.

Dal punto di vista finanziario, i flussi futuri attesi dai ricavi da mercato dalla clientela e dai corrispettivi dagli Enti in esecuzione degli impegni contrattuali, nonché gli incassi degli introiti relativi ai ristori COVID-19 riconosciuti e il supporto finanziario della holding Ferrovie dello Stato Italiane con la proroga della linea di credito consentiranno alla Società di far fronte alle proprie obbligazioni nei prossimi 12 mesi.

Nel corso del 2025 proseguiranno gli impegni già intrapresi per la realizzazione degli investimenti nel parco mezzi, gli impianti di alimentazione e le tecnologie di bordo e di terra.

L'acquisizione dei nuovi autobus, ottenuta in virtù della disponibilità di importanti contribuzioni pubbliche, rappresenta pertanto un notevole vantaggio per Busitalia Veneto sia sotto l'aspetto gestionale del servizio, in quanto comporterà la sostituzione di autobus obsoleti, sia sotto l'aspetto economico, in termini di risparmio di costi di manutenzione, di rotolamento, di trazione e di aumento dei ricavi per effetto del miglioramento dell'esperienza di viaggio.

Anche nel corso del 2025 è prevista una significativa implementazione del programma di ammodernamento delle flotte, sia per il bacino di Padova che per quello di Rovigo, per complessivi 72 mezzi (48 nel bacino di Padova e 24 nel bacino di Rovigo) tutti ad impatto ambientale ridottissimo (Euro 6 - HVO - CNG) o nullo (Full Electric). Inoltre, si prevede di alimentare circa l'80% della flotta ad alimentazione diesel (fanno eccezione i bus motorizzati Euro 3) con carburante HVO (bio-diesel di origine vegetale) il cui impiego può contribuire in modo significativo alla sostenibilità del TPL, senza richiedere cambiamenti infrastrutturali significativi.

Padova, 4 marzo 2025

*Il Presidente
Antonio Barbarino*

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024

Prospetti contabili

Conto economico

Valori in unità di euro			
	Note	2024	2023
Ricavi e Proventi		105.112.219	102.303.087
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	97.761.244	98.955.138
Altri proventi	5	7.350.975	3.347.949
Costi operativi		(99.477.184)	(95.072.253)
Costo del personale	6	(42.926.195)	(41.270.076)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	7	(12.611.222)	(12.501.794)
Costi per servizi	8	(31.573.051)	(31.422.963)
Altri costi operativi	9	(659.385)	(751.700)
Capitalizzazione costi per lavori interni		-	-
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	10	(11.707.331)	(9.125.720)
Risultato operativo		5.635.035	7.230.834
Proventi e oneri finanziari		(4.115.326)	(4.642.884)
Proventi finanziari	11	331.170	237.290
Oneri finanziari	12	(4.446.496)	(4.880.174)
Risultato prima delle imposte		1.519.709	2.587.950
Imposte sul reddito	13	(61.887)	120.115
Risultato del periodo delle attività continuative		1.457.822	2.708.065
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		-	-
Risultato netto d'esercizio		1.457.822	2.708.065

Conto economico complessivo

<i>valori in unità di euro</i>			
	Note	2024	2023
Risultato netto d'esercizio	23	1.457.822	2.708.065
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:	23	(33.232)	(13.973)
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	23	(43.726)	(18.385)
Effetto fiscale Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	23	10.494	4.412
Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:			
Quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari			
Effetto fiscale della quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari			
Variazioni di <i>fair value</i> 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		(33.232)	(13.973)
Conto economico complessivo dell'esercizio		1.424.590	2.694.092

Situazione patrimoniale - finanziaria

Valori in unità di euro

	Note	31.12.2024	31.12.2023
Attività			
Attività non correnti			
Immobili, impianti e macchinari	14	77.623.636	91.922.898
Attività immateriali	15	15.840	6.808
Attività per imposte anticipate	16	292.059	158.399
Altre Attività	17	22.735	-
Totale		77.954.270	92.088.105
Attività correnti			
Rimanenze	18	2.194.692	2.592.702
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	19	3.766.480	8.146.672
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	20	1.676	2.297
Crediti tributari	21	11.953	219.741
Crediti commerciali	22	24.862.727	16.360.364
Altre attività correnti	17	10.408.262	17.133.743
Totale		41.245.790	44.455.519
Totale attività		119.200.060	136.543.624
Patrimonio netto e passività			
Patrimonio netto			
Capitale sociale versato	23	20.500.000	20.500.000
Riserve	23	21.256	54.488
Utili (perdite) portati a nuovo	23	(16.405.022)	(19.113.087)
Risultato del periodo	23	1.457.822	2.708.065
Totale		5.574.056	4.149.466
Passività			
Passività non correnti			
Finanziamenti a medio/lungo termine	24	22.610.146	28.207.848
Benefici ai dipendenti	25	4.875.881	5.041.020
Fondi rischi e oneri	26	3.478.611	2.530.199
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	27	20.913.087	26.716.049
Passività per imposte differite	16	-	-
Altre passività	28	111.809	161.387
Totale		51.989.534	62.656.503
Passività correnti			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	24	16.229.434	16.841.265
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	27	3.877.563	3.942.372
Debiti per imposte sul reddito	29	-	-
Debiti commerciali correnti	30	27.885.092	35.567.706
Altre passività correnti	28	13.644.381	13.386.312
Totale		61.636.470	69.737.655
Totale passività		113.626.004	132.394.158
Totale patrimonio netto e passività		119.200.060	136.543.624

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

Valori in unità di euro

		Riserve								
		Riserve			Riserve di valutazione					
	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	20.500.000	140.727	-	-	-	(72.266)	68.461	(7.292.094)	(11.820.993)	1.455.374
Aumento di capitale (riduzione di capitale)							-			-
Distribuzione dividendi							-			-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente							-	(11.820.993)		(11.820.993)
Altri movimenti							-			-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato	-	-	-	-	-	(13.973)	(13.973)	-	2.708.065	2.694.092
di cui:										-
Attività finanziarie disponibili alla vendita										-
Utile/(Perdita) relativi ai benefici attuariali						(18.385)	(18.385)			-
Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali						4.412	4.412			-
Utile/(Perdita) d'esercizio							-		2.708.065	2.708.065
Saldo al 31 dicembre 2023	20.500.000	140.727	-	-	-	(86.239)	54.488	(19.113.087)	2.708.065	4.149.466
Saldo al 1° gennaio 2024	20.500.000	140.727	-	-	-	(86.239)	54.488	(19.113.087)	2.708.065	4.149.466
Aumento di capitale (riduzione di capitale)							-			-
Distribuzione dividendi							-			-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente							-	2.708.065	(2.708.065)	-
Altri movimenti							-			-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato	-	-	-	-	-	(33.232)	(33.232)	-		(33.232)
di cui:										-
Attività finanziarie disponibili alla vendita										-
Utile/(Perdita) relativi ai benefici attuariali						(43.726)	(43.726)			-
Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali						10.494	10.494			-
Utile/(Perdita) d'esercizio									1.457.822	1.457.822
Saldo al 31 dicembre 2024	20.500.000	140.727	-	-	-	(119.471)	21.256	(16.405.022)	1.457.822	5.574.056

Rendiconto finanziario

<i>Valori in unità di euro</i>		
	2024	2023
Utile/(perdita) di esercizio	1.457.822	2.708.065
Imposte sul reddito	61.887	(120.115)
Proventi/Oneri finanziari	4.115.326	4.642.884
Ammortamenti	9.901.576	9.125.720
Accantonamenti e svalutazioni	948.412	190.638
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(54.950)	(68.440)
Variazione delle rimanenze	398.011	(158.196)
Variazione dei crediti commerciali	(8.502.364)	2.863.768
Variazione dei debiti commerciali	(7.682.614)	9.597.526
Variazione delle altre passività	208.492	3.028.398
Variazione delle altre attività	6.725.707	(7.353.373)
Utilizzi fondi rischi e oneri	-	-
Pagamento benefici ai dipendenti	(364.655)	(914.543)
Variazione dei crediti/debiti per imposte	-	-
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	(2.158.152)	(2.655.599)
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ OPERATIVA	5.054.498	20.886.733
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(10.297.293)	(25.016.038)
Investimenti in Attività immateriali	-	-
Investimenti al lordo dei contributi	(10.297.293)	(25.016.038)
Contr-Immobili, impianti e macchinari	12.722.599	15.777.368
Contributi	12.722.599	15.777.368
Disinvestimenti in Immobili, impianti e macchinari	54.950	68.440
Disinvestimenti in Attività immateriali	-	19.220
Disinvestimenti	54.950	87.660
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO	2.480.256	(9.151.010)
Canoni per leasing finanziario	(5.471.088)	(5.524.598)
Erogazione di finanziamenti a medio/lungo termine	5.205.322	11.608.184
Rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(11.414.856)	(11.894.675)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(6.209.534)	(286.491)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	-	-
Variazioni delle passività finanziarie	(234.945)	(197.831)
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ FINANZIARIA	(11.915.567)	(6.008.920)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo	(4.380.813)	5.726.803
Disponibilità liquide a inizio periodo	8.148.969	2.422.166
Disponibilità liquide a fine periodo	3.768.156	8.148.969
di cui:		
Denaro e valori in cassa	1.676	2.297
Depositi bancari e postali	-	-
c/c <i>intercompany</i>	3.766.480	8.146.672

Note al bilancio

NOTE AL BILANCIO

1 Premessa

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

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

La pubblicazione del presente bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 4 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.

Il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 è redatto in euro. Gli schemi sono rappresentati in unità di euro mentre le note esplicative sono redatte in migliaia di euro tranne quando diversamente indicato.

Il bilancio consolidato viene redatto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da cui Busitalia Veneto è indirettamente controllata. La Capogruppo ha sede in Roma, in Piazza della Croce Rossa, 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 internazionali (*International Accounting Standards* - IAS e *International Financial Reporting Standards* - IFRS) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi riportati nel presente documento.

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

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

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

- la Situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente" con specifica separazione, se presenti, delle attività/passività classificate come possedute per la vendita o incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita;
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle *continuing operation* da quello delle *discontinued operation*;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- il Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il metodo indiretto.

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

La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota (31) – 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.

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.

CONTINUITA' AZIENDALE

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 registra un utile di 1.458 mila euro dopo aver effettuato ammortamenti e svalutazioni per 11.707 mila euro e registrato oneri finanziari netti per Euro 4.115 mila euro circa. La Società presenta al 31 dicembre 2024 un valore dei Mezzi Propri pari a 26.762 mila euro. Alla predetta data il Patrimonio Netto è pari ad 5.574 mila euro, con perdite registrate nei precedenti esercizi che superano di un terzo il capitale sociale. 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.

Si evidenzia che l'art. 3, comma 9, del decreto-legge 29 dicembre 2022, n. 198, convertito, con modificazioni, dalla Legge 24 febbraio 2023, n.14 ha esteso anche alle perdite conseguite nell'esercizio in corso alla data del 31 dicembre 2022 quanto previsto dal decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15 (cd. Decreto Milleproroghe) per le perdite maturate al 31 dicembre 2021. Il citato articolo ha stabilito, infatti, che il termine entro il quale adottare le eventuali misure sul capitale, ai sensi dell'art. 2446 c.c., per le perdite realizzate nell'esercizio 2021 e 2022 (rispettivamente di euro 9.367 mila euro e 11.820 mila euro) è posticipato al quinto esercizio successivo (rispettivamente all'esercizio 2026 e 2027).

L'indebitamento finanziario netto è pari a 59.862 mila euro (67.558 mila euro al 31 dicembre 2023) di cui quota corrente pari a circa 16.339 mila euro (12.634 mila euro al 31 dicembre 2023). Da segnalare che tale indebitamento è prevalentemente verso il gruppo al netto della quota di IFRS 16 verso terzi pari a 23.263 mila euro (di cui 3.637 mila euro nel breve periodo). L'indebitamento finanziario netto comprende, inoltre, una linea di credito revolving di 10.000 mila euro con la Holding FS. Il capitale circolante netto della Busitalia Veneto al 31 dicembre 2024 – per tale intendendosi la differenza tra attività correnti e passività correnti – è negativo ed è pari a circa Euro 3.849 mila euro (12.650 mila euro – negativo – al 31 dicembre 2023) e la Società presenta debiti commerciali pari a 27.885 mila euro.

Nonostante quanto sopra indicato, il presente bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno concluso che gli indicatori di carattere finanziario, gestionale e di altro genere non rappresentassero delle criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi.

Come già rilevato nella Relazione sulla gestione la Società opera nell'ambito del Bacino di Padova per effetto della sottoscrizione del Contratto di servizio per l'affidamento dei servizi TPL automobilistico e tranviario urbano ed extraurbano. Inoltre la Società svolge il servizio di TPL urbano ed extraurbano rispettivamente nel Comune e nella Provincia di Rovigo ("Bacino di Rovigo") in regime di "Atti d'obbligo" ai sensi del Regolamento CE n. 1370/2007, che proseguirà per l'esercizio 2025 in quanto con Deliberazione dell'Assemblea dell'Organo Comune dell'Ente di Governo n. 4/2024 è stato aggiornato il cronoprogramma della procedura di affidamento con una stima dei tempi che, in previsione di aggiudicazione, la stipula del contratto di servizio e relativo avvio, dovrebbe avvenire non prima di giugno 2026.

Dal punto di vista finanziario, gli Amministratori ritengono che i flussi futuri attesi dai ricavi da mercato dalla clientela, dai corrispettivi attesi dagli Enti in esecuzione degli impegni contrattuali, nonché gli introiti relativi ai ristori COVID-19 riconosciuti consentano di far fronte alle proprie obbligazioni nei prossimi 12 mesi. A conferma di quanto sopra descritto, si rileva che la Società nel mese di gennaio 2025 ha conseguito ricavi da mercato dalla clientela registrando un +3,4% rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente e registrato gli incassi dei corrispettivi dei servizi minimi di competenza dell'esercizio 2024. La Società, nell'ambito dell'ordinaria gestione del capitale circolante ha sostanzialmente regolato lo scaduto con i fornitori e terze parti.

Si rileva altresì che, la Società è supportata nell'ambito della gestione del capitale circolante, dalla linea di credito revolving di breve termine attivata dalla Holding FS, concessa per 15 milioni di euro fino al 31 marzo 2025 ed in corso di proroga fino al 31 marzo 2026. A garanzia dell'esatto, integrale e puntuale adempimento di tutti gli obblighi di natura pecuniaria e finanziaria assunti dalla Società, il Socio Busitalia-Sita Nord ha rilasciato una garanzia a prima richiesta in favore della Holding FS sulla linea di credito suddetta rilasciata.

3 Principali principi contabili applicati

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

Immobili, impianti e macchinari

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

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

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

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

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

Categoria	Aliquota di ammortamento
Impianti e macchinari	
Macchinari e attrezzature	10%
Autobus per lo svolgimento del servizio di TPL*	6,25%
Autofurgoni	30,0%
Autocarri	20,0%

Beni in *leasing*

Autobus per lo svolgimento del servizio di TPL**

6,7 - 11,1%

Autovetture

25,0%

Altri beni:

Mobili e arredi

12%

Macchine d'ufficio elettroniche

20%

telefoni cellulari

20%

Autovetture

25,0%

*Vita utile 16 anni

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

i. Individuazione

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

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

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

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

La Società ha scelto di non applicare il principio IFRS 16 ai contratti di breve durata (*short term lease*), ovvero che hanno durata inferiore ai 12 mesi; ai contratti di modesto valore (*low value item*), ovvero quelli in cui il bene, quando nuovo, oppure il valore complessivo del contratto, sono pari o inferiori a 10.000 euro. Per queste tipologie di contratto la Società rileva i pagamenti dovuti come costo con un criterio a quote costanti, o con altro criterio sistematico, se maggiormente rappresentativo.

ii. Contabilizzazione successiva

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

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

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

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

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

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

Investimenti immobiliari

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

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

Le riclassifiche dalla/alla categoria "Investimenti immobiliari" 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 spesi nel momento in cui sono sostenuti.

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

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

(c) Costi di ricerca e sviluppo

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

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

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

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

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

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

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

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

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

periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* CGU cui tale attività appartiene.

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

Strumenti Finanziari

i. Classificazione e valutazione di Attività finanziarie

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

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

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

(a) Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato

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

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

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

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

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

- l'attività è detenuta non solo per incassare i flussi di cassa contrattuali ma anche i flussi di cassa generati dalla sua vendita (*Modello di business HTC&S Held To Collect and Sale*);
- 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.

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

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

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

ii. Classificazione e valutazione di Passività finanziarie

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

iii. Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari derivati

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

Al 31 dicembre 2024 non erano presenti strumenti finanziari derivati.

iv. Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

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

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

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

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

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

sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di default lungo l'intera vita attesa dello strumento finanziario (*Lifetime ECL*). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage 2* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;

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

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

- *Pubblica Amministrazione*: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali aventi come controparte lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni, la UE od Organismi ad essa riconducibili;
- *Intercompany*: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali infragruppo;
- *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.

Il modello di impairment sviluppato in linea con i requisiti previsti dall'IFRS 9 è basato sulla determinazione delle perdite attese (ECL) utilizzando un approccio *forward looking*.

Determinazione del *fair value*

Il *fair value* degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (*bid price*) alla data di chiusura del periodo. Il *fair value* di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento

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

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

Rimanenze

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

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

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Benefici ai dipendenti

Benefici a breve termine

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

Piani a benefici definiti e a contribuzione definita

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

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

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile; esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei

dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n.296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti", la natura di piani a contribuzione definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

Fondi rischi e oneri

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

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

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

Ricavi da contratti con i clienti

i. Rilevazione iniziale e valutazione successiva

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

I ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi

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

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

Ricavi per servizi di trasporto

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

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

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

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

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.

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 ed 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, 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, 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 omologati da parte dell'Unione Europea ma non ancora applicati

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. Primo tra tutti, al momento, l'impatto della pandemia Covid-19, tuttora in divenire, l'invasione russa dell'Ucraina, la situazione macroeconomica e la crisi energetica, a cui sono legati possibili scenari futuri molto variegati e diversi negli effetti. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

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

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

Riduzione di valore delle attività non finanziarie

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

Riduzione di valore delle attività finanziarie

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

Opzioni di proroga/risoluzione nei contratti di *leasing*

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

Ammortamenti

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

Fondi rischi e oneri

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

Imposte

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

4 Ricavi delle vendite e prestazioni

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2024	2023	Variazione
Ricavi da mercato	35.841	33.240	2.601
T.P.L. Extraurbano	17.264	16.467	797
T.P.L. Urbano	18.577	16.773	1.804
Ricavi da Regioni	56.107	52.681	3.426
Regione Veneto	56.107	52.681	3.426
Altri ricavi	5.813	13.034	(7.221)
Ristori Covid-19	5.013	9.264	(4.251)
Ristori Carburante ed energia elettrica	-	2.420	(2.420)
Crediti di imposta energia	-	757	(757)
Oneri malattia	23	29	(6)
Pubblicità	593	400	193
Altri ricavi	184	164	20
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	97.761	98.955	(1.194)

I Ricavi da Mercato sono inerenti alla vendita di titoli di viaggio. In particolare, i Ricavi da Mercato TPL Urbano sono comprensivi sia dei ricavi TPL Gomma sia dei ricavi derivanti dal servizio TPL Tram. La variazione complessiva della voce pari a 2.601 mila euro (+7,82%) è riconducibile principalmente agli effetti positivi della manovra tariffaria introdotta da giugno 2023 sul bacino di Padova e da settembre 2023 sul bacino di Rovigo, nonché al nuovo servizio Rovigo-Chioggia svolto per Trenitalia da settembre 2024 (+130 mila euro).

I Ricavi da Regioni includono, principalmente, i corrispettivi chilometrici derivanti dai contratti di servizio del Bacino di Padova (40.460 mila euro) e atti d'obbligo del Bacino di Rovigo (9.239 mila euro), oltre al finanziamento del Fondo Nazionale Trasporti previsti per l'esercizio 2024 per 4.117 mila euro. Si rilevano inoltre sopravvenienze attive relative al finanziamento del Fondo Nazionale Trasporti relativo all'esercizio 2023 per 2.291 mila euro.

Gli Altri ricavi ammontano complessivamente a 5.813 mila euro e fanno riferimento per 5.013 mila euro ai Ristori Covid-19 rilevati nell'esercizio (di cui 9 mila euro di competenza del 2020, 2.096 mila euro di competenza del 2021 e 2.907 mila euro riferiti al primo trimestre 2022), per 593 mila euro a ricavi da vendita di spazi pubblicitari presso le fermate e pubblicità veicolata, per 23 mila euro all'ammontare degli oneri di malattia, per 13 mila euro agli importi della sublocazione di spazi all'*outsourcer* manutentivo, per 64 mila euro a ricavi da transito nelle autostazioni oltre ad altri ricavi diversi per 107 mila euro.

valori in migliaia di euro

	Attività trasporto						Attività altri servizi						Totale					
	2024			2023			2024			2023			2024			2023		
	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3
Mercato geografico																		
Nazionale	91.948			85.921									91.948			85.921		
Europeo																		
Extra UE																		
Totale ricavi da contratti con i clienti	91.948			85.921									91.948			85.921		
Tempistica per la rilevazione dei ricavi Servizi trasferiti in un determinato momento																		
Servizi trasferiti nel corso del tempo	91.948			85.921									91.948			85.921		
Totale ricavi da contratti con i clienti	91.948			85.921									91.948			85.921		
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni																		
TOTALE RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	91.948			85.921									91.948			85.921		

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

Valori in migliaia di euro

	31.12.2024	31.12.2023
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	-	23.936
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti"	-	-
Attività da contratto	20.998	21.822
Passività da contratto	-	-

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

Come rilevato nel paragrafo della Relazione sulla gestione la Società per l'esercizio 2024 non ha rilevato le attività di contratto relative ai Riequilibri economico finanziari attesi.

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2024	2023	Variazione
Obblighi tariffari e di servizio	56.107	52.681	3.426
per il trasporto viaggiatori	56.107	52.681	3.426
per il trasporto merci	-	-	-
Totale	56.107	52.817	3.426

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	Attività da contratto	Passività da contratto
Saldo al 31 dicembre 2023	21.822	-
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	(16.925)	-
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	16.101	-
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento	-	-
Aggregazioni aziendali	-	-
Altre variazioni	-	-
Saldo al 31 dicembre 2024	20.998	-

5 Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	<i>Valori in migliaia di euro</i>		
	2024	2023	Variazione
Proventi e prestazioni diverse	7.295	3.279	4.016
Rimborsi dal personale	1	1	-
Plusvalenze da alienazione immobilizzazioni	-	-	-
Plusvalenze da alienazione partecipazioni	-	-	-
Plusvalenze ordinarie	55	68	(13)
Plusvalenze da alienazione rimanenze	-	-	-
Altri Proventi	7.351	3.348	4.003

La voce "Altri proventi" presenta un saldo pari a 7.351 mila euro con una variazione in aumento di 4.003 mila euro. Di seguito il dettaglio delle componenti di ricavo incluse nei "proventi e prestazioni diverse":

- Recupero dei costi manutentivi straordinari relativi alla linea tranviaria SIR 1 con riferimento alle annualità 2021 e 2022 per complessivi euro 1.227 mila euro derivanti dai finanziamenti di cui al D.M. 443 del 12 novembre 2021;

- Recupero dei costi di manutenzione della linea tranviaria in esecuzione dell'accordo stipulato con APS Holding SpA per euro 1.704 mila euro;
- Penali attive per inadempienze contrattuali comminate a fornitori e subaffidatari per euro 1.731 mila euro.
- Indennizzi assicurativi 262 mila euro;
- Multe e penalità derivanti dalla lotta all'evasione tariffaria 1.481 mila euro oltre ad altre penali per mancato svolgimento del servizio a subaffidatari per 72 mila euro e penalità alla società che gestisce la manutenzione per 79 mila euro;
- Ricavi da cessione di materiali utilizzo e ricambi 359 mila euro;
- Rimborso costi manutenzione bus subaffidati 381 mila euro.

Inoltre, nell'esercizio sono state rilevate plusvalenze relative alla vendita di mezzi obsoleti nella strategia di rinnovamento del parco mezzi pari a 55 mila euro.

6 Costo del personale

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2024	2023	Variazione
· Salari e stipendi	29.573	29.401	172
· Oneri sociali	8.656	8.554	102
· Altri costi del personale a ruolo	(447)	(243)	(204)
· Trattamento di fine rapporto	1.937	1.888	49
· Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	948	-	948
Personale a ruolo	40.667	39.600	1.066
· Salari e stipendi	10	10	-
· Oneri sociali	-	-	-
Personale autonomo e collaborazioni	10	10	-
· Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	854	510	344
· Altri costi collegati al personale	1.395	1.150	245
Altri costi del personale	2.249	1.660	589
Totale	42.926	41.270	1.656

La voce **Costo del Personale** presenta un incremento pari a 1.656 mila euro dovuto essenzialmente ai fattori sottoelencati:

- incremento delle competenze fisse del personale per 1.247 mila euro determinato, da un lato, dalla variazione in aumento delle consistenze medie del personale pari a +18,75 unità e, dall'altro, dai maggiori costi unitari a seguito dell'ultimo rinnovo contrattuale CCNL (scaduto al 31 dicembre 2023), il quale ha avuto impatto su tutto il 2024, mentre aveva interessato solo la seconda metà dell'esercizio precedente;

- aumento dei costi per lavoro interinale e personale distaccato per fronteggiare il *turnover* per 344 mila euro;
- variazione positiva generata dall'adeguamento del fondo ferie rispetto all'anno precedente per -1.104 mila euro;
- stanziamento per la *vacatio contrattuale CCNL e CCA* per 650 mila euro;
- stanziamenti per contenziosi con il personale per 274 mila euro; e
- incremento degli altri costi variabili collegati al personale per 245 mila euro.

La tabella che segue indica il personale medio per qualifica relativo all'esercizio 31 dicembre 2024

	2024	2023	Variazione
Personale			
Dirigenti	5	5	-
Quadri	10	9	1
Altro personale	856	837	19
TOTALE CONSISTENZA	871	851	20
Totale CONSISTENZA MEDIA	875,67	856,92	18,75

7 Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2024	2023	Variazione
Materiali e materie di consumo	1.817	1.524	293
Energia elettrica e combustibili per la trazione	10.794	10.978	(184)
Totale	12.611	12.502	109

La voce registra un incremento nell'esercizio pari a 109 mila euro dovuto ai maggiori prelievi di materiali di consumo e ricambi (+293 mila euro) a cui si contrappone da un lato l'incremento dei costi di energia per la trazione a seguito dell'incremento nella flotta di autobus elettrici per circa 174 mila euro e dall'altro la riduzione dei costi per carburanti pari a 358 mila euro.

8 Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2024	2023*	Variazione
Altre prestazioni collegate al Trasporto	8.396	9.022	(626)
Prestazioni per il trasporto	8.396	9.022	(626)
Servizi pulizia ed altri servizi Appaltati	1.940	1.879	61
Manutenzioni e riparazioni beni immobili e mobili	10.949	9.297	1.652
Manutenzioni accantonamenti e rilasci	-	-	-
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	12.889	11.176	1.713
Servizi immobiliari e utenze	1.242	1.276	(34)
Servizi amministrativi ed informatici	2.934	3.689	(755)
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	-	-	-
Costi per godimento beni di terzi	453	414	39

Diversi	5.659	5.979	(320)
Prestazioni professionali	216	250	(34)
Assicurazioni	2.423	2.309	114
Consulenze	82	201	(119)
Provvigioni alle agenzie	1.535	1.466	69
Altro	1.403	1.753	(350)
Totale Costi per Servizi	31.573	31.556	17

* il dato comparativo è stato riclassificato ai fini di una migliore comparabilità della voce

Con riferimento ai **Costi per servizi** si riscontra un incremento di 17 mila euro riconducibile principalmente all'effetto congiunto delle variazioni di seguito dettagliate:

- (a) Costi per le prestazioni legate al trasporto: decremento di 626 mila euro coerentemente con il processo di internalizzazione del servizio iniziato nel 2023 e proseguito anche nell'esercizio corrente;
- (b) Costi di manutenzione, pulizia e altri servizi appaltati: incremento di 1.713 mila euro per effetto di maggiori interventi manutentivi effettuati sul materiale rotabile;
- (c) Costi dei service amministrativi ed informatici: decremento di circa 755 mila euro legato principalmente ai conguagli dei service forniti dalle società controllanti;
- (d) Costi per servizi diversi: minori costi per consulenze, prestazioni professionali e altri servizi per complessivi 315 mila euro.

9 Altri costi operativi

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

	valori in migliaia di euro		
	2024	2023*	Variazione
Altri costi	190	343	(153)
Indennità per danni assicurativi	143	73	70
Minusvalenze	-	-	-
Tasse di possesso	326	336	(10)
Accantonamenti	-	-	-
Totale	659	752	(93)

* il dato comparativo è stato riclassificato ai fini di una migliore comparabilità della voce

La voce registra una variazione diminuzione di 93 mila euro determinata dall'effetto congiunto delle seguenti variazioni:

- (a) Maggiori franchigie per 70 mila euro a seguito di maggiori sinistri registrati nell'esercizio;
- (b) Minori costi per imposte indirette, quote associative e oneri diversi per complessivi 153 mila euro a seguito di conguagli di esercizi precedenti;
- (c) Minori costi per tasse di possesso per 10 mila euro.

10 Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni

La voce è di seguito dettagliata:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2024	2023	Variazione
- Amm.to attività immateriali	15	34	(19)
- Amm.to attività materiali e investimenti immobiliari	9.887	9.092	795
- Utilizzo fondo rettifiche ammortamenti	-	-	-
- Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie	1.806	-	1.806
Totale	11.708	9.126	2.582

La variazione in aumento della voce per 2.582 mila euro rispetto all'esercizio precedente è dovuta all'incremento delle rettifiche di valore su attività finanziarie per 1.806 mila euro ai sensi dell'applicazione dell'IFRS 9 e all'incremento degli ammortamenti per 795 mila euro prevalentemente connesso alla normale dinamica legata agli investimenti.

11 Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2024	2023	Variazione
Proventi finanziari diversi	331	237	94
Totale	331	237	94

La voce risulta essere composta da interessi attivi su conto corrente intersocietario per 227 mila euro, in riduzione di 10 mila euro rispetto all'esercizio precedente, oltre a interessi maturati verso clienti per 104 mila euro non presenti nell'esercizio precedente.

12 Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2024	2023*	Variazione
Oneri finanziari su finanziamenti Fercredit	2.102	2.187	(85)
Oneri finanziari su debiti	561	571	(10)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	156	191	(35)
Oneri finanziari diversi	33	2	31
Oneri finanziari su leasing	1.595	1.796	(201)
Totale Oneri Finanziari	4.447	4.747	(300)

* il dato comparativo è stato riclassificato ai fini di una migliore comparabilità della voce

Gli Oneri Finanziari sono costi composti da interessi passivi su finanziamenti a medio lungo termine su autobus pari a 2.102 mila euro, dagli oneri derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 per 1.595 mila euro, da *Interest Cost* su TFR per 156 mila euro e da commissioni bancarie e postali, imposte di bollo e registro su conti correnti bancari e altri oneri finanziari per un importo complessivo di 33 mila euro.

Gli oneri finanziari su debiti fanno riferimento agli interessi passivi maturati sulla linea di credito concessa dalla Holding FS e sono pari a 561 mila euro.

13 Imposte sul reddito

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

	valori in migliaia di euro		
	2024	2023	Variazione
IRAP	169	-	169
IRES	-	-	-
Imposte differite e anticipate	(123)	(123)	-
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	16	3	13
Totale imposte sul reddito	62	(120)	182

La società aderisce al Contratto di Consolidato Fiscale 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 ai fini IRES da trasferire alla società consolidante e una base imponibile positiva ai fini IRAP che ha determinato la rilevazione di un'imposta corrente pari 169 mila euro.

Le imposte differite sono state iscritte in contropartita allo storno del fondo imposte differite iscritto in sede di FTA degli IAS/IFRS sugli autobus in leasing riscattati da parte della Società per 123 mila euro.

Sono inoltre state rilevate rettifiche di imposte sul reddito di esercizi precedenti per 16 mila euro.

Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

	valori in migliaia di euro			
	2024		2023	
	€	%	€	%
Utile dell'esercizio	1.458		2.708	
Totale imposta sul reddito	62		(120)	
Utile ante imposte	1.520		2.558	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		24%		24%
Minori imposte				
Bonus accisa carburanti	(1.272)		(1.215)	
Superammortamento	-		(100)	
Utilizzo fondi	3.549		-	

Contributi non imponibili	(5.013)	(12.819)
Altre variazioni in diminuzione	(173)	(857)

Maggiori imposte

Accantonamenti	948	-
Svalutazioni	2.810	-
Interessi passivi	-	4.314
Altre variazioni in aumento	553	996
Totale imponibile IRES	-	-

Totale imposte correnti sul reddito (IRES)

	-	-
--	---	---

IRAP

	169	-
--	-----	---

Imposte estere

	-	-
--	---	---

Differenza su stima imposte anni precedenti

	16	3
--	----	---

Totale fiscalità differita

	(123)	(123)
--	-------	-------

Altro

TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	62	(120)
-----------------------------------	-----------	--------------

14 Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse.

valori in migliaia di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatu ra industriale e commercia le	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti*	Totale
Costo Storico	19.436	155.961	-	24.454	16.059	215.910
Ammortamenti e perdite di valore	(5.165)	(40.342)	-	(9.803)	-	(55.310)
Contributi	-	(61.089)	-	(7.589)	-	(68.678)
Consistenza al 01.01.2024	14.271	54.531	-	7.062	16.059	91.923
Investimenti	-	-	-	-	10.297	10.297
Passaggi in esercizio	224	17.650	-	610	(18.484)	-
Ammortamenti	(2.424)	(6.464)	-	(999)	-	(9.887)
Alienazioni e dismissioni	-	-	-	-	-	-
di cui Costo Storico	-	(5.754)	-	(10)	-	(5.764)
di cui Ammortamenti e perdite di valore	-	1.587	-	10	-	1.597
di cui Contributi	-	4.167	-	-	-	4.167
Incrementi dei contributi nel periodo	-	(12.723)	-	-	-	(12.723)
Altre movimentazioni	(268)	(1.719)	-	-	-	(1.987)
di cui lease modification RoU – IFRS 16	(2.900)	(6.032)	-	-	-	(8.932)
di cui lease modification Ammortamenti – IFRS 16	2.632	4.313	-	-	-	6.945
Altre Riclassifiche	-	-	-	-	-	-
Totale variazioni	(2.468)	(3.256)	-	(389)	(8.187)	(14.299)
Costo Storico	16.760	161.825	-	25.055	7.872	211.512
Ammortamenti e perdite di valore	(4.956)	(40.906)	-	(10.793)	-	(56.655)
Contributi	-	(69.644)	-	(7.589)	-	(77.233)
Consistenza al 31.12.2024	11.804	51.275	-	6.672	7.872	77.624

* il dato comparativo è stato riclassificato ai fini di una migliore comparabilità della voce

Gli investimenti in Immobili, impianti e macchinari si attestano a 10.297 mila euro e fanno riferimento per 5.477 mila euro ad acquisizioni di autobus, per 4.080 mila agli investimenti relativi alla costruzione delle infrastrutture

di ricarica nei depositi di Padova e Rovigo, per euro 130 mila euro a manutenzioni straordinarie eseguite sui convogli e sull'infrastruttura tram SIR 1 ed infine per 610 mila euro agli investimenti residui nel Progetto di Sistema Integrato di Monitoraggio dei veicoli, Bigliettazione Elettronica e Infomobilità (SIMBEI).

Nel corso del 2024 complessivamente la Società ha effettuato passaggi in esercizio per 18.484 mila euro.

Per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo "Investimenti" della Relazione sulla gestione.

Gli Ammortamenti si attestano ad un valore di 9.887 mila euro comprensivo di 4.429 mila euro degli ammortamenti rilevati in applicazione dell'IFRS16.

I decrementi per Contributi in c/investimenti si attestano a 12.723 mila euro ricevuti dagli Enti per acquisizioni di autobus.

Le alienazioni e dismissioni presentano un saldo netto pari a zero per effetto degli ammortamenti rilevati sino alla data di dismissione e dei contributi residui da ammortizzare.

Nella voce "Altre movimentazioni" si rilevano le variazioni intercorse per effetto delle *lease modification* ai contratti rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 16. Per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo "Diritti di utilizzo beni in leasing".

Diritto di utilizzo beni in leasing

Nelle seguenti tabelle viene esposta la movimentazione del diritto d'uso relativa rispettivamente agli immobili impianti e macchinari e agli investimenti immobiliari nel corso del 2024.

Valori in migliaia di euro

Immobili impianti e macchinari	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	Diritti d'uso Investimenti immobiliari	Totale
Costo Storico	14.952	19.128	-	-	-	-	34.080
Ammortamenti e perdite di valore	(2.751)	(2.495)	-	-	-	-	(5.246)
Contributi	-	-	-	-	-	-	-
Consistenza al 31.12.2023	12.201	16.633	-	-	-	-	28.834
Acquisizioni per nuovi contratti	-	-	-	-	-	-	-
Ammortamenti	(1.852)	(2.377)	-	-	-	-	(4.229)
Cessazioni contrattuali	-	-	-	-	-	-	-
Incrementi dei contributi nel periodo	-	-	-	-	-	-	-
Altri movimenti	(2.900)	(6.032)	-	-	-	-	(8.932)
Altre riclassifiche	2.632	4.312	-	-	-	-	6.944
Totale variazioni	(2.120)	(4.097)	-	-	-	-	(6.217)
Costo Storico	12.052	13.096	-	-	-	-	25.148
Ammortamenti e perdite di valore	(1.971)	(560)	-	-	-	-	(2.531)
Contributi	-	-	-	-	-	-	-
Consistenza al 31.12.2024	10.081	12.536	-	-	-	-	22.617

Nel corso del 2024 non vi sono state nuove acquisizioni rientranti nello *scope* dell'IFRS 16.

Tra gli altri movimenti sono stati ricompresi gli effetti delle *lease modification* dei diritti d'uso derivanti dalle modifiche contrattuali concluse nel corso del 2024.

Nelle "Altre riclassifiche" sono ricompresi gli effetti delle *lease modification* del fondo ammortamento derivanti dalle modifiche contrattuali concluse nel corso del 2024.

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

<i>valori in migliaia di euro</i>	
Movimentazione delle passività per leasing	2024
Passività del leasing al 1° gennaio	30.654
Iscrizione di nuovi diritti d'uso	-
Rilevazione oneri finanziari	1.595
Pagamenti	(5.471)
Altre variazioni	(1.987)
Passività del leasing al 31 dicembre	24.791

Gli impatti a conto economico dell'esercizio sono riportati nella tabella che segue.

<i>valori in migliaia di euro</i>	
Impatti a conto economico	2024
Ammortamento dei diritti d'uso	4.229
Interessi passivi sulle passività del leasing	1.595
Costi relativi a leasing di breve termine e di modesto valore	243
Impatti a conto economico	6.067

15 Attività immateriali

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

<i>valori in migliaia di euro</i>			
	Concessioni, licenze, marchi e dir. Simili	Immobilizzazioni in corso e acconti*	Totale
Costo storico	1.911	-	1.911
Ammortamenti e perdite di valore	(1.904)	-	(1.904)
Contributi	-	-	-
Consistenza 01.01.2024	7	-	7
Investimenti	-	24	24
Passaggi in esercizio	24	(24)	-
Ammortamenti	(15)	-	(15)
Alienazioni e dismissioni	-	-	-
Riclassifiche	-	-	-
Totale variazioni	9	-	9
Costo storico	1.935	-	1.935
Ammortamenti e perdite di valore	(1.919)	-	(1.919)
Consistenza 31.12.2024	16	-	16

* il dato comparativo è stato riclassificato ai fini di una migliore comparabilità della voce

La voce si attesta a 16 mila euro con una variazione in aumento di 9 mila euro per effetto da un lato degli investimenti di periodo pari a 24 mila euro relativi a capitalizzazioni sulla linea tranviaria e dall'altro degli ammortamenti pari a 15 mila euro.

16 Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nei prospetti di seguito sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2023 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	Incr. (Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr. (Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2024
Altre partite	282	-	10	-	292
Attività per imposte anticipate	282	-	10	-	292
Altre partite	123	(123)	-	-	-
Passività per imposte differite	123	(123)	-	-	-

I crediti per imposte anticipate nascono e si movimentano in relazione alla valutazione attuariale del TFR. Nel 2024 si è esaurito l'effetto "reversa" sulle passività per imposte differite legato alle variazioni generate sui beni in leasing finanziario conferiti da APS Holding. Per effetto di quanto sopra rappresentato il saldo netto della fiscalità differita si attesta a 292 mila euro al 31 dicembre 2024.

17 Altre attività non correnti e correnti

La voce risulta essere composta come dettagliato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	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	-	120	120	-	120	120	-	-	-
Altre Amministrazioni dello Stato	-	9.879	9.879	-	19.056	19.056	-	(9.177)	(9.177)
Debitori diversi e ratei/risconti	23	3.504	3.527	-	2.875	2.875	23	629	652
Totale	23	13.503	13.526	-	22.051	22.051	23	(8.548)	(8.525)
Fondo svalutazione	-	(3.095)	(3.095)	-	(4.917)	(4.917)	-	1.822	1.822
								-	-
Totale netto fondo svalutazione	23	10.408	10.431	-	17.134	17.134	23	(6.726)	(6.703)

La voce "Altre crediti verso società del gruppo" è rappresentato da crediti vantati nei confronti di Busitalia-Sita Nord Srl per 66 mila euro e di Mercitalia Logistics SpA per 54 mila euro.

La voce "Altre Amministrazioni dello Stato" pari a 9.879 mila euro si riferisce prevalentemente ai crediti per Ristori Covid-19 assegnati di competenza del 2021 e del primo trimestre 2022 dalla DGRV 1490/2024 per 8.545 mila euro, e ai Ristori carburante ed energia elettrica, per 1.117 mila euro, di competenza del 2022 assegnati dalla DRGV 1492/2023 e non ancora incassati. Inoltre, si rilevano crediti residui dei contributi per oneri di malattia da incassare pari a 211 mila euro.

I "Debitori diversi e ratei/risconti" è costituito prevalentemente dal risconto sui premi assicurativi (954 mila euro), dai crediti verso biglietterie terze per vendita titoli di viaggio effettuati nel mese di dicembre e che saranno incassati nei primi mesi del 2025 (1.456 mila euro), da tasse di possesso su mezzi già liquidate ma di competenza dell'esercizio successivo (217 mila euro), da crediti per anticipazioni a dipendenti (77 mila euro), da crediti per bonus accise (758 mila euro) ed, infine, da altri crediti vari residuali (42 mila euro circa).

18 Rimanenze

La voce risulta così composta:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.368	2.766	398
Valore lordo Rimanenze	2.368	2.766	398
Fondo svalutazione	(173)	(173)	-
Totale Rimanenze	2.195	2.593	398

Le rimanenze di magazzino sono costituite prevalentemente da materiale di ricambio disponibile presso i magazzini della Società e utilizzati per la manutenzione ordinaria dei veicoli destinati al servizio urbano (bus e tram) pari a 2.156 mila euro. La restante parte, pari a 212 mila euro, è costituita da carburanti e olii lubrificanti. Gli autobus, che svolgono il servizio TPL extraurbano, sono mantenuti sulla base di un contratto di *outsourcing* che prevede anche la fornitura del materiale di ricambio.

Il Fondo svalutazione magazzino, pari a 173 mila euro, riflette il grado di obsolescenza tecnica dei ricambi iscritti a bilancio alla data di chiusura dell'esercizio.

La variazione in diminuzione di 398 mila euro è data dai maggiori prelievi effettuati nel corso dell'esercizio anche per effetto della cessione dei materiali di consumo e di ricambio a Savit Srl.

19 Attività finanziarie non correnti e correnti inclusi i derivati

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

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
- Altri crediti finanziari	-	3.776	3.776	-	8.156	8.156	-	(4.380)	(4.380)
Valore Lordo	-	3.776	3.776	-	8.156	8.156	-	(4.380)	(4.380)
Fondo Svalutazione	-	(9)	(9)	-	(9)	(9)	-	-	-
Valore al netto del fondo svalutazione	-	3.767	3.767	-	8.147	8.147	-	(4.381)	(4.381)

Il valore di 3.776 mila euro rappresenta il saldo a credito nel c/c intersocietario con la controllante Ferrovie dello Stato Italiane SpA.. Non si rilevano variazioni di poste non monetarie.

20 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2023	31.12.2023	Variazione
Denaro e valori in cassa	2	2	-
Totale	2	2	-

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

21 Crediti tributari

Alla data del 31 dicembre 2024 sono presenti Crediti tributari IRAP per 12 mila euro.

22 Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	-	6.557	6.557	-	1.776	1.776	-	4.781	4.781
Agenzie e altre aziende di trasporto	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contratto di Servizio verso le Regioni	-	20.998	20.998	-	22.345	22.345	-	(1.347)	(1.347)
Crediti verso società del Gruppo	-	967	967	-	479	479	-	488	488
Altri crediti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valore loro crediti commerciali	-	28.522	28.522	-	24.600	24.600	-	3.922	3.922
Fondo svalutazione	-	(3.659)	(3.659)	-	(8.240)	(8.240)	-	4.581	4.581
Valore netto	-	24.863	24.863	-	16.360	16.360	-	8.503	8.503
Totale crediti commerciali	-	24.863	24.863	-	16.360	16.360	-	8.503	8.503

I crediti verso "Clienti ordinari", pari a 6.557 mila euro, sono relativi a prestazioni di servizi diversi con clienti terzi e/o a crediti derivanti da accordi contrattuali. In particolare, la variazione in aumento rispetto al precedente esercizio è da attribuirsi alle poste straordinarie rilevate nel 2024 come meglio precisato nelle note relative ai Ricavi.

Il "Credito da Contratto di Servizio", pari a 20.998 mila euro riguarda la posizione creditoria verso gli Enti affidanti per l'erogazione dei servizi da contratto. Da rilevare che l'importo include principalmente i corrispettivi chilometrici per i servizi resi e non ancora regolati da parte degli Enti di competenza dell'esercizio 2024 per 8.955 mila euro. All'interno della voce si rilevano anche gli importi del Fondo Nazionale Trasporti come da DGRV 1487/2024 per 4.117 mila euro. I valori residui fanno riferimento prevalentemente alle somme ancora da incassare relativamente ai conguagli degli esercizi precedenti con gli Enti per 4.620 mila euro, al Credito verso il Comune di Padova per i finanziamenti di cui al D.M. 443 del 12 novembre 2021 per 2.317 mila euro, ed ai crediti verso gli altri Comuni contermini (989 mila euro).

Il fondo svalutazione registra un decremento pari a 4.581 mila euro a seguito del rilascio degli accantonamenti effettuati il precedente esercizio con riguardo ai ristori Covid per l'anno 2021 ed ai crediti rilevati verso gli Enti per lo svolgimento del servizio pubblico.

23 Patrimonio netto

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 è stato costituito, in data 20 gennaio 2015, da numero 50.000 azioni del valore nominale di Euro 1,00 cadauna, per un totale di 50.000 euro. In data 30 marzo 2015 l'Assemblea ha deliberato gli aumenti di capitale e sottoscrizione della quota relativa al valore dei rami conferiti dai due soci che ha comportato per il socio Busitalia-Sita Nord S.r.l. la sottoscrizione del 55% delle azioni e per il socio APS Holding la sottoscrizione del 45% della Società.

In data 25 giugno 2020 si è tenuta l'Assemblea straordinaria dei soci di Busitalia Veneto, al fine di soddisfare i requisiti di cui all'art. 13.2.4 del disciplinare del bando di gara sopra illustrato, nei termini dal medesimo prescritti, procedendo ad un aumento oneroso del capitale sociale da 5.500 mila euro a 20.500 mila euro, e quindi per complessivi 15.000 mila euro pari a un numero 15.000 mila azioni di valore nominale pari ad 1 euro cadauna, attuato secondo le seguenti modalità:

- 13.150 mila euro liberato in denaro dal Socio Busitalia-Sita Nord mediante emissione di numero 13.150 mila azioni ordinarie del valore nominale di euro 1 cadauna;

- 1.850 mila euro attraverso un conferimento in natura da parte del Socio APS Holding SpA del diritto di proprietà di 2 (due) rotabili tranviari, secondo quanto disciplinato dalla L.R. 25/1998 ed in conformità al D. Lgs. 175/2016. Il relativo valore di conferimento è stato confermato da una Relazione di stima ex art. 2343 ter c.c. asseverata in data 25 giugno 2020 da un professionista esterno indipendente, mediante emissione di numero 1.850 mila azioni ordinarie del valore nominale di euro 1 cadauna.

Per effetto dell'aumento di capitale così perfezionato lo stesso al 31 dicembre 2020 ammontava a 20.500 mila euro così suddiviso tra i soci:

- 16.175 mila euro di Busitalia-Sita Nord Srl con una quota pari al 78,9%;
- 4.325 mila euro di APS Holding SpA con una quota pari al 21,1%.

Riserva Legale

La riserva legale ammonta a 141 mila euro. Non si rilevano variazioni rispetto al 31 dicembre 2023.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva si attesta ad un risultato negativo pari a 119 mila euro e riflette la valutazione attuariale del TFR. Nel corso 2024 sono state registrate perdite attuariali per benefici ai dipendenti pari a 43 mila euro al lordo dei relativi effetti fiscali (pari a 10 mila euro) registrando pertanto una variazione negativa di 33 mila euro.

Utili (perdite) portati a nuovo

La voce presenta un saldo negativo pari a 16.405 mila euro e presenta una variazione positiva rispetto al 31 dicembre 2023 di 2.708 mila euro relativa alla destinazione dell'utile conseguito nell'esercizio precedente.

Si rileva che la voce include l'ammontare complessivo degli utili portati a nuovo pari a 2.674 mila euro realizzati dall'esercizio 2015 all'esercizio 2020, perdite a nuovo pari a 21.188 mila euro relative alle perdite degli esercizi 2021 e 2022, oltre alla Riserva negativa da *First Time Adoption* (FTA) degli IAS-IFRS pari a 599 mila euro.

Risultato di periodo

Il risultato netto, maturato nello svolgimento della normale attività produttiva, è pari ad un utile di 1.458 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		
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci
					valori in migliaia di euro		
Capitale Sociale*	20.500	20.500	-	-	-	-	-
Riserve di capitale:	-	-	-	-	-	-	-
Riserve di utili:							
Riserva legale	140	140	-	-	-	-	-

Ef.fisc.uti(prd)att.li		-	-	-	-	-	-
benef.pers.	(157)	-	-	-	-	-	-
Utili (perdite) attuariali per		-	-	-	-	-	-
benefici definiti relativi al		-	-	-	-	-	-
personale	37	-	-	-	-	-	-
Riserva da prima adozione		-	-	-	-	-	-
IAS/IFRS	(598)	-	-	-	-	-	-
Utile portati a nuovo	5.382	-	5.382	B	-	-	-
Perdite portate a nuovo	(21.188)	-	-	-	-	-	-
Utile/(perdita) d'esercizio	1.458	-	1.458	B	-	-	-
TOTALE	5.174	20.640	6.840	-	-	-	-

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

A Per aumento di capitale

B Per copertura perdite

C Per distribuzione ai soci

Il Patrimonio Netto al 31 dicembre 2024 si attesta a 5.574 mila euro con una variazione positiva di 1.425 mila euro per effetto del risultato d'esercizio conseguito nel 2024, pari 1.458 mila euro, oltre 33 mila euro di variazione negativa determinata dalla movimentazione delle Riserve da valutazione del TFR in applicazione dello IAS 19.

Come già riportato nella Relazione sulla Gestione, il valore del Patrimonio Netto, pari a 5.574 mila euro al 31 dicembre 2024, risulta essere inferiore ad un terzo del Capitale Sociale della Società. Tale risultato risente principalmente delle perdite realizzate negli esercizi 2021 e 2022, per complessivi 21.188 mila 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.

A tal riguardo si evidenzia che l'art. 3, comma 9, del Decreto Legge n° 198 del 29 dicembre 2022, convertito, con modificazioni, dalla Legge n° 14 del 24 febbraio 2023, ha esteso anche alle perdite conseguite nell'esercizio in corso alla data del 31 dicembre 2022 quanto previsto dal Decreto Legge n° 228 del 30 dicembre 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n° 15 del 25 febbraio 2022 (cd. Decreto Milleproroghe) per le perdite maturate al 31 dicembre 2021. Il citato articolo ha stabilito, infatti, che il termine entro il quale adottare le eventuali misure sul capitale, ai sensi dell'art. 2446 c.c., per le perdite realizzate nell'esercizio 2021 e 2022 (rispettivamente di euro 9.367 mila euro e 11.821 mila euro) è posticipato al quinto esercizio successivo (rispettivamente all'esercizio 2026 e 2027).

Di seguito l'ammontare delle perdite sterilizzate distinte nei singoli esercizi:

	31.12.2024	Perdita 2021*	Perdita 2022**	31.12.2024
		sterilizzata	sterilizzata	con perdite sterilizzate
Capitale sociale	20.500.000			20.500.000
Riserve	21.256			21.256
Utili (Perdite) portati a nuovo	(16.405.022)	9.367.390	11.820.993	4.783.361
Utile (Perdite) d'esercizio	1.457.822			1.457.822
Totale Mezzi Propri	5.574.056	9.367.390	11.820.993	26.762.439

* ex art. 6 del D.L. n. 23 dell'8 aprile 2020 (cd Decreto Liquidità) estensione del D.L. n. 228 del 01.03.2021 (cd. "Decreto Milleproroghe") convertito, con modificazioni, dalla L. n. 15 del 25 febbraio 2022.

** ex art. 6 del D.L. n. 23 dell'8 aprile 2020 (cd Decreto Liquidità) estensione del D.L. n. 198 del 29.12.2022 (cd. "Decreto Milleproroghe 2023") convertito, con modificazioni, dalla Legge 24 febbraio 2023 n.14.

Pertanto, dal punto di vista patrimoniale, considerando il beneficio derivante dalla sterilizzazione delle perdite (cd Decreto Liquidità) la Società presenta un valore del Patrimonio Netto pari a 26.762 mila euro, non trovando applicazione le disposizioni di cui all'art. 2446 del Codice civile.

24 Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

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

<i>valori in migliaia di euro</i>			
Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente	Valore contabile		
	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Finanziamenti da banche	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-
Finanziamenti da soci	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	22.610	28.208	(5.598)
Totale	22.610	28.208	(5.598)

<i>valori in migliaia di euro</i>			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	Valore contabile		
	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Finanziamenti da FSI (breve termine)	10.000	10.000	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	6.229	6.841	(612)
Totale	16.229	16.841	(612)
Totale Finanziamenti	45.049	45.336	(6.210)

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

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	Valore contabile			
	31.12.2023	Accensioni	Rimborsi	31.12.2024
Finanziamenti da Fercredit	35.049	5.205	(11.415)	28.839
Totale	35.049	5.205	(11.415)	35.839

Come sopra evidenziato si rilevano nuove accensioni di finanziamenti per complessivi 5.205 mila euro relativi a contratti di finanziamento sottoscritti. I rimborsi pari a 11.415 mila euro fanno riferimento alle quote rimborsate nell'esercizio per tutti i finanziamenti in essere e di nuova accensione.

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	Effetti non monetari			31.12.2024
			Nuovi leasing	Riserva CFH	Altro	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(2)	-				(2)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	45.050	(6.210)				38.840
Variazione delle altre attività finanziarie	(8.147)	4.380				(3.776)
Variazione delle altre passività finanziarie	30.658	(5.471)			(396)	24.791
Totale	67.559	(7.301)	-	-	(396)	58.862

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:

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	16.339	12.635	3.704
Conti correnti di tesoreria	(3.766)	(8.147)	4.381
Debiti verso altri finanziatori	6.229	6.841	(612)
Finanziamenti da FSI	10.000	10.000	-
Strumenti finanziari derivati correnti	-	5	(5)
Passività del leasing	3.878	3.938	(60)
Altro	(2)	(2)	-
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	43.523	54.924	(11.401)
Debiti verso altri finanziatori	22.610	28.208	(5.598)
Passività del leasing	20.913	26.716	(5.803)
Totale complessivo	59.862	67.559	(7.697)

25 Benefici ai dipendenti

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	31.12.2024	31.12.2023
Valore attuale obbligazioni TFR	4.876	5.041
Totale valore attuale obbligazioni	4.876	5.041

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

Obbligazioni a benefici definiti: TFR e CLC

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	31.12.2024	31.12.2023
Obbligazioni a benefici definiti al 1/1	5.041	5.747
<i>Interest cost (*)</i>	156	191
Anticipi/utilizzi e altre variazioni	(365)	(915)
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	44	18
Totale obbligazioni a benefici definiti	4.876	5.041

(*) con rilevazione a Conto Economico

Ipotesi attuariali

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

	31.12.2024	31.12.2023
Tasso di attualizzazione TFR	2,77%	3,08%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,00%
Tasso di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti	5,00%	5,00%
Tasso atteso di anticipazioni	1,00%	1,00%

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

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

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

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

valori in migliaia di euro

	2024
Tasso di turnover +1%	4.811
Tasso di turnover -1%	4.871
Tasso di inflazione +0,25%	4.922
Tasso di inflazione -0,25%	4.830
Tasso di attualizzazione +0,25%	4.804
Tasso di attualizzazione -0,25%	4.950
<i>Duration</i> del piano	6,7
Erogazione 1° anno	564
Erogazione 2° anno	571
Erogazione 3° anno	280
Erogazione 4° anno	532
Erogazione 5° anno	411

26 Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2024 dei fondi per rischi ed oneri:

valori in migliaia di euro

	31.12.2023	Acc.ti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2024
F.do Contenzioso con personale	838	948	-	-	1.786
F.do Contenzioso con terzi	1.692	-	-	-	1.692
Altri fondi diversi	-	-	-	-	-
Totale non corrente	2.530	948	-	-	3.478

I fondi per contenzioso con il personale registrano una variazione in aumento di 948 mila euro dovuta per 537 mila euro allo stanziamento per la *vacatio contrattuale* del CCNL, per 113 mila euro allo stanziamento per la *vacatio contrattuale* del CCA, e per euro 298 mila euro all'incremento degli accantonamenti per contenzioni giuslavoristiche pendenti.

27 Passività finanziarie non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività del leasing	20.913	3.878	24.791	26.716	3.943	30.659	(5.803)	(65)	(5.868)
Totale	20.913	3.878	24.791	26.716	3.943	30.659	(5.803)	(65)	(5.868)

Le Passività finanziarie correnti e non correnti riguardano l'applicazione del principio IFRS 16 ai contratti di locazione e concessione per complessivi 24.791 mila euro.

28 Altre passività non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	-	5.869	-	-	5.469	5.469	-	400	400
Acconti verso clienti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti vs Ist. Di Prev. e di Sic.Soc.	-	1.764	1.764	-	1.647	1.647	-	117	117
Debiti per IVA	-	56	56	-	45	45	-	11	11
Altri debiti verso società del Gruppo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri debiti e ratei/risconti passivi	112	5.955	6.067	161	6.225	6.386	(49)	(270)	(319)
Totale	112	13.644	13.756	161	13.386	13.547	(49)	258	209

I debiti nei confronti dell'INPS sia per oneri contributivi che per il riversamento delle quote di TFR trovano qui iscrizione, unitamente a quanto dovuto nei confronti degli altri fondi complementari TFR, in particolare verso il fondo di categoria PRIAMO. I contributi e le quote devolute ai fondi previdenziali, regolarmente versati nel mese di gennaio 2024, sono inerenti al personale dipendente.

La voce rileva un incremento di 400 mila euro per acconti di contribuiti in conto investimento ricevuti con riferimento ad autobus oggetto di finanziamento ma non ancora entrati in esercizio.

I risconti passivi si riferiscono principalmente agli abbonamenti annuali venduti a settembre 2024 in scadenza nel corso del 2025.

29 Debiti per imposte sul reddito

Non sono presenti debiti per imposte sul reddito.

30 Debiti commerciali non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non Corr.	Correnti	Totale	Non Corr.	Correnti	Totale	Non Corr.	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	-	19.027	19.027	-	26.698	26.698	-	(7.671)	(7.671)
Acconti commerciali	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti commerciali v/ società del Gruppo	-	8.859	8.859	-	8.870	8.870	-	(11)	(11)
Totale	-	27.885	27.885	-	35.568	35.568	-	(7.683)	(7.683)

I principali fornitori si riferiscono alla fornitura di materiale rotabile, allo svolgimento dei servizi manutentivi e di fornitori carbo-lubrificanti. L'esposizione verso le società del Gruppo riguardano principalmente, contratti di service e contratti di locazione.

31 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'IFRS 9.

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	2024	2023
Crediti commerciali al costo ammortizzato	24.863	16.360
Disponibilità liquide al costo ammortizzato	2	2
Altre attività al costo ammortizzato	9.650	16.438
Altre attività finanziarie:	3.766	8.147
- Al costo ammortizzato	3.766	8.147
Totale attività finanziarie	38.281	40.947
Finanziamenti al costo ammortizzato	38.840	45.049
Debiti commerciali al costo ammortizzato	27.885	35.568
Altre passività al costo ammortizzato	13.756	12.997
Altre passività finanziarie:	24.790	30.658
- Al costo ammortizzato	24.790	30.653
- Derivati passivi al FVOCI	-	5
Totale passività finanziarie	105.271	124.272

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, laddove presenti, 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 accentrato dalla Capogruppo che definisce:

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

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

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.

valori in migliaia di euro

31.12.2024					
	Pubblica Amministrazione	Clienti Terzi	Istituti Finanziari	Società del Gruppo	Totale
Crediti commerciali correnti e non correnti	19.189	4.707	-	967	24.863
Altre attività correnti e non correnti	7.102	2.205	-	128	9.434
Attività finanziarie correnti e non correnti	-	-	-	3.766	3.766
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	-	-	-	-
Totale attività finanziarie	26.290	6.912	-	4.862	38.064

valori in migliaia di euro

31.12.2023					
	Pubblica Amministrazione	Clienti Terzi	Istituti Finanziari	Società del Gruppo	Totale
Crediti commerciali correnti e non correnti	14.372	1.508	-	480	16.360
Altre attività correnti e non correnti	14.572	1.576	-	127	16.275
Attività finanziarie correnti e non correnti	-	-	-	8.147	8.147
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	-	-	-	-
Totale attività finanziarie	28.944	3.084	-	8.754	40.782

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

31.12.2024

	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione	13.452	-	5.531	9.440	2.491	30.915
Fondo Svalutazione	(1.172)	-	-	2.814	637	4.624
Pubblica Amministrazione (netto)	12.280	-	5.531	6.625	1.854	26.290
Società del Gruppo	4.613	87	62	109	-	4.871
Fondo Svalutazione	(9)	-	-	-	-	(9)
Società Del Gruppo (netto)	4.604	87	62	109	-	4.862
Clienti Terzi	4.340	531	3.186	498	486	9.041
Fondo Svalutazione	-	-	(1.145)	(498)	(486)	(2.129)
Clienti Terzi (netto)	4.340	531	2.041	-	-	6.912
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE	21.223	618	7.634	6.734	1.854	38.064

31.12.2023

	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione	16.857	13.610	3.422	7.375	439	41.703
Fondo Svalutazione	4.407	4.636	3.422	-	294	12.759
Pubblica Amministrazione (netto)	12.450	8.974	-	7.375	145	28.944
Società del Gruppo	8.156	230	307	-	70	8.763
Fondo Svalutazione	9	-	-	-	-	9
Società Del Gruppo (netto)	8.147	230	307	-	70	8.754
Clienti Terzi	-	-	2.835	388	259	3.482
Fondo Svalutazione	-	-	-	226	172	398
Clienti Terzi (netto)	-	-	2.835	162	87	3.084
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE	20.597	9.204	3.142	7.537	302	40.782

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

valori in migliaia di euro

	31.12.2024				
	FVTPL	FVOCI 12-months expected credit losses	COSTO AMMORTIZZATO		
			12-months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Lifetime- impaired
da AAA a BBB-	-	-	3.783	1.087	30.915
da BB a BB+	-	-	-	-	-
da B a CCC	-	-	-	9.041	-
da CC a C	-	-	-	-	-
D	-	-	-	-	-
Valori contabili lordi	-	-	3.783	10.129	30.915
F.do svalutazione	-	-	(9)	(2.129)	(4.624)
Valore netto	-	-	3.774	7.999	26.920

valori in migliaia di euro

31.12.2023					
	FVTPL	FVOCI 12-months expected credit losses	COSTO AMMORTIZZATO 12-months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Lifetime- impaired
da AAA a BBB-	-	-	8.156	3.081	39.229
da BB a BB+	-	-	-	-	-
da B a CCC	-	-	-	3.482	-
da CC a C	-	-	-	-	-
D	-	-	-	-	-
Valori contabili lordi	-	-	8.156	6.563	39.229
F.do svalutazione	-	-	(9)	(398)	(12.759)
Valore netto	-	-	8.147	6.165	26.470

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	9	398	12.759	13.166
Rivalutazione netta del fondo svalutazione		-	(11.062)	(11.062)
Attività finanziarie acquisite		1.731	2.927	4.658
Saldo al 31 dicembre 2023	9	2.129	4.624	6.763

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 delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della struttura Finance & Investor Relations della Capogruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace e efficiente gestione delle risorse finanziarie. La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività. Questo obiettivo implica il mantenimento di adeguate disponibilità liquide, titoli a breve termine, nonché linee di credito *committed* e *uncommitted*. La Capogruppo si rivolge, infatti, a primari istituti finanziari del sistema bancario, dai quali ha ricevuto linee di credito *uncommitted*.

Nella tabella sotto riportata viene declinata la scadenza dei flussi finanziari contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, indicate al lordo degli interessi da versare:

Valori in migliaia di euro

31.12.2024	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Flussi finanziari contrattuali
Passività del leasing	2.553	2.553	5.106	15.224	3.367	28.803
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	3.633	3.633	10.249	14.926	415	32.854
Finanziamenti da FSI	5.000	5.000	-	-	-	10.000
Debiti finanziari non derivati	11.186	11.186	15.355	30.149	3.782	71.657
Debiti commerciali	13.128	13.128	-	-	-	26.256
Totale passività finanziarie	24.314	24.314	15.355	30.149	3.782	97.913

Valori in migliaia di euro

31.12.2023	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Flussi finanziari contrattuali
Passività del leasing	2.764	2.764	5.528	16.550	9.131	36.737
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	4.026	4.026	7.220	14.380	10.365	40.017
Finanziamenti da FSI	5.000	5.000	-	-	-	10.000
Debiti finanziari non derivati	11.790	11.790	12.748	30.930	19.496	86.754
Debiti commerciali	16.661	16.661	-	-	-	33.322
COLLAR di copertura	5	-	-	-	-	5
Debiti finanziari derivati	5	-	-	-	-	5
Totale passività finanziarie	28.456	28.451	12.748	30.930	19.496	120.081

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

Valori in migliaia di euro

31.12.2024	Valore Contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività del leasing	24.791	3.878	17.622	3.291
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	28.840	6.229	19.715	2.896
Finanziamenti da FSI	10.000	10.000	-	-
Debiti finanziari non derivati	63.631	20.107	37.337	6.187
Debiti commerciali	27.885	27.885	-	-

Valori in migliaia di euro

31.12.2023	Valore Contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività del leasing	30.653	3.938	18.036	8.679
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	35.049	6.841	18.584	9.624
Finanziamenti da FSI	10.000	10.000	-	-
Derivati passivi	5	5	-	-
Debiti finanziari non derivati	75.707	20.784	36.620	18.303
Debiti commerciali	35.568	35.568	-	-

Con riferimento alle tabelle sopra riportate si evidenzia quanto segue:

- I Debiti finanziari verso società del Gruppo sono costituiti da Finanziamenti concessi da Fercredit per l'acquisto di autobus;
- Le Passività del leasing (24.791 mila euro) rappresentano il valore attuale dei canoni futuri che la società dovrà corrispondere per effetto dei contratti di locazione e concessione in applicazione del principio contabile IFRS 16;
- I debiti commerciali si riferiscono alla fornitura di materiale rotabile, allo svolgimento dei servizi manutentivi e ai fornitori dei carbo-lubrificanti.

RISCHIO DI MERCATO

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

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

Rischio di tasso di interesse

La Società 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 e, ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile. La seguente tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso.

	valori in migliaia di euro					
	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	63.630	71.657	22.371	15.355	30.149	3.782
Saldo al 31 dicembre 2024	63.630	71.657	22.371	15.355	30.149	3.782
Tasso variabile	75.707	86.759	23.585	12.748	30.930	19.496
Saldo al 31 dicembre 2023	75.707	86.759	23.585	12.748	30.930	19.496

RISCHIO DI CAMBIO

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

GESTIONE DEL CAPITALE PROPRIO

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

32 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

Di seguito si riportano i principali procedimenti civili e amministrativi pendenti.

Procedimenti civili

Risoluzione del contratto di sub-appalto con la Tribuzio S.r.l. per grave inadempimento e contestuale azione di risarcimento del danno.

Il contenzioso riguarda il contratto tra Busitalia Veneto, affidataria del trasporto pubblico locale nel bacino di Padova, e Tribuzio S.r.l., subappaltatrice per l'esecuzione di 51 turni di guida giornalieri. Il contratto prevedeva il rispetto di precisi standard qualitativi e l'adozione di un'organizzazione idonea a garantire il servizio regolare.

Tribuzio, fin dall'inizio del rapporto (settembre 2023), ha manifestato difficoltà nell'adempimento, chiedendo una riduzione delle corse e il rinvio della piena operatività. Busitalia Veneto ha concesso riduzioni temporanee (prima a 30, poi a 18 turni giornalieri) e si è fatta carico del completamento del servizio, addebitando i costi aggiuntivi a Tribuzio. Gli inadempimenti sono proseguiti fino a giugno 2024, nonostante accordi per sanare le penali attraverso compensazioni.

Le violazioni hanno incluso corse non effettuate, scarsa qualità del servizio (es. autobus sporchi, condotta non professionale dei conducenti) e mancata consegna dei mezzi promessi. Busitalia Veneto ha applicato penali e chiesto il risarcimento dei danni per un totale di circa 2,4 milioni di euro, oltre alla risoluzione del contratto per clausola risolutiva espressa. Tribuzio, nella comparsa di costituzione e risposta, respinge le accuse mosse da Busitalia Veneto, contestando in particolare il mancato adempimento della clausola sociale ex art. 48 del D.L. 50/2017. Tale inadempimento, che prevedeva il trasferimento del personale dalle aziende precedenti al nuovo gestore, avrebbe causato difficoltà operative, ostacolando l'avvio e la gestione del servizio.

Tribuzio evidenzia che, nonostante l'assenza del personale necessario, ha intrapreso ampie ricerche di conducenti, anche all'estero, e offerto condizioni vantaggiose per le assunzioni. Tuttavia, fattori esterni, tra cui la carenza strutturale di autisti e le condizioni inadeguate degli autobus forniti da Busitalia, avrebbero aggravato la situazione, determinando dimissioni e difficoltà di reclutamento.

Infine, Tribuzio avanza una domanda riconvenzionale, richiedendo il pagamento di circa 396 mila euro per servizi già svolti e non saldati, sostenendo che l'inadempimento è ascrivibile unicamente alla Società e chiedendo il rigetto delle domande attoree. L'udienza di discussione è fissata per il 13 marzo 2025.

Richiesta importo integrativo del corrispettivo regionale per l'esercizio del servizio di trasporto pubblico urbano nel Comune di Ponte San Nicolò

Con atto di citazione notificato in data 17 giugno 2023 Busitalia Veneto ha promosso dinanzi al Tribunale di Padova il proc. n. 4069/2023 R.G. avente ad oggetto la richiesta di condanna del Comune di Ponte San Nicolò alla corresponsione del contributo integrativo del corrispettivo regionale per lo svolgimento di trasporto pubblico urbano, in ottemperanza alla convenzione stipulata nell'anno 2001 tra il Comune di Ponte San Nicolò e il Comune di Padova. La convenzione prevedeva il versamento del contributo all'azienda erogatrice del servizio di trasporto pubblico locale, inizialmente quindi A.P.S e, successivamente, Busitalia Veneto.

Ritenuto che la causa si appalesa sufficientemente istruita in via documentale ed è matura per la decisione, il Giudice, all'udienza del 5 dicembre 2024 ha fissato davanti a sé l'udienza di rimessione della causa in decisione per il giorno 4 dicembre 2025.

Procedimenti Amministrativi.

Non sono pendenti altri procedimenti dinanzi al Giudice Amministrativo.

PROCEDIMENTI DINNANZI ALLE AUTORITÀ NAZIONALI E COMUNITARIE

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

Compenso alla Società di Revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16 bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 64 mila euro, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica e per servizi diversi dalla revisione legale (37 mila euro).

Compensi Amministratori e Sindaci

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

	valori in migliaia di euro		
	2024	2023	Variazione
Amministratori	72	72	-
Sindaci	28	34	(6)
Organismo di Vigilanza	15	15	-
Totale	115	121	(6)

Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

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

I dati essenziali della controllante Trenitalia S.p.A. esposti di seguito sono stati estratti dal relativo bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di Trenitalia S.p.A. al 31 dicembre 2023, nonché del risultato economico conseguito dalla società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio che, corredato della relazione della società di revisione, è disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2023	31.12.2022
Attività		
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

valori in migliaia di euro

	2023	2022
Ricavi e proventi	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 d'esercizio	206.529	82.137

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

La Società non presenta alla data di bilancio alcuna operazione con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate.

Altre operazioni con parti correlate

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

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Controllanti		
FERROVIE DELLO STATO	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Oneri assicurativi Servizi Corporate
	<u>Finanziari:</u> Cash pooling	<u>Finanziari:</u> Oneri finanziari
BUSITALIA-SITA NORD	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi Distacchi di personale	<u>Commerciali e diversi:</u> Affitti immobiliari Servizi Corporate Emolumenti CdA
		<u>Finanziari:</u> Leasing
Altre imprese		
BUSITALIA RAIL SERVICE	<u>Commerciali e diversi:</u> Transiti autostazione Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Autoservizi
FERCREDIT		<u>Commerciali e diversi:</u> Indicizzazioni
		<u>Finanziari:</u> Finanziamenti
FERSERVIZI		<u>Commerciali e diversi:</u> Oneri diversi Servizi amministrativi Servizi amministrazione del personale
FS SISTEMI URBANI		<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari
MERCITALIA LOGISTICS	<u>Commerciali e diversi:</u> Recuperi diversi	
RFI		<u>Commerciali e diversi:</u> Prestazioni sanitarie

TRENITALIA	Commerciali e diversi: Autoservizi	Commerciali e diversi: Servizio di biglietteria
BUSITALIA CAMPANIA		Commerciali e diversi: Compensi cariche sociali
SAVIT	Commerciali e diversi: Penali Ricavi e recuperi diversi	Commerciali e diversi: Allestimenti autobus
Altre parti correlate		
APS HOLDING SPA	Commerciali e diversi: Canone concessione spazi pubblicitari	Commerciali e diversi: Locazioni
GRUPPO ENEL		Commerciali e diversi: Utenze
GRUPPO ENI		Commerciali e diversi: Utenze Carburanti Finanziari: Interessi su pagamenti
GRUPPO CASSA DEPOSITI E PRESTITI	Commerciali e diversi: Ricavi e recuperi diversi	Commerciali e diversi: Contributi su finanziamenti
GRUPPO LEONARDO		Commerciali e diversi: Servizi informatici
GRUPPO INVITALIA		Commerciali e diversi: Manutenzioni autobus
GRUPPO RAI		Commerciali e diversi: Canone
PREVINDAI		Commerciali e diversi: Fondi previdenziali
EUROFER		Commerciali e diversi: Fondi previdenziali
ALTRI FONDI PREVIDENZIALI	Commerciali e diversi: Fondi previdenziali	Commerciali e diversi: 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

Denominazione	valori in migliaia di euro						
	31.12.2024			2024			
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Controllanti							
Ferrovie dello Stato	8	34	-	-	-	11	-
Busitalia-Sita Nord	142	7.019	-	-	-	2.851	-
Altre imprese							
Busitalia Rail Service	1	81	-	-	-	-	11
Busitalia Campania	-	40	-	-	-	40	-
Fercredit	-	176	-	-	-	3	-
Ferservizi	-	51	-	-	-	162	-
FS Sistemi Urbani	-	15	-	-	-	15	-
Mercitalia Logistics	55	-	-	-	-	-	-
Trenitalia	121	3	-	-	-	10	199
Rete Ferroviaria Italiana	-	10	-	-	-	172	-
Savit	769	1.428	-	-	-	3.939	427
Altre parti correlate							
APS Holding	2.735	8.203	-	-	-	4.440	2.121
Gruppo ENEL	-	1.629	-	-	-	157	-

Gruppo ENI	-	192	-	-	-	1.951	-
Gruppo Invitalia	-	5	-	-	-	5	-
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	1	-	-	-	-	83	3
Gruppo RAI	-	-	-	-	-	1	-
Gruppo Leonardo	-	9	-	-	-	94	-
Previndai	-	67	-	-	-	44	-
Eurofer	-	437	-	-	-	-	-
Altri fondi previdenziali	48	(495)	-	-	-	602	-
TOTALE	4.058	19.083	-	-	-	14.580	2.761

Rapporti finanziari

valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2024				2024	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Controllanti						
Ferrovie dello Stato	3.766	10.000	-	-	592	227
Busitalia-Sita Nord	-	1.528	-	-	110	-
Altre imprese del Gruppo FS						
Fercredit	-	28.840	-	-	2.102	-
Altre parti correlate						
Aps Holding		21.737			1.370	
Gruppo ENI	-	-	-	-	1	-
TOTALE	3.766	62.105	-	-	4.175	227

- Garanzie e impegni

La Società detiene polizze fideiussorie rilasciate da primari istituti di credito ed assicurativi a favore di terzi, a garanzia di impegni di varia natura. Le garanzie più significative sono emesse a favore della Provincia e del Comune di Padova per l'affidamento del servizio TPL per 11.344 mila euro e a favore della Motorizzazione civile di Padova per 3.554 mila euro.

La Società risulta altresì beneficiaria di polizze fideiussorie rilasciate a proprio favore per impegni assunti da terzi.

- 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, con modificazioni, dalla Legge n. 58/2019).

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

valori in euro

Soggetto Erogante	Natura del Contributo	Importo Contributo incassato nell'esercizio	Data di incasso
Comune di Padova	c/capitale DGR 1123/2021	135.732,00	12/02/2024
Provincia di Padova	c/esercizio DGR1493/2023 - Fin. Suppletivi SM 2023	1.195.550,05	12/02/2024
Provincia di Padova	c/esercizio MINOR INT.COVID DGR 1258/2022	754.994,17	04/03/2024
Provincia di Padova	c/esercizio MINOR INT.COVID DGR 1258/2022	81.534,41	04/03/2024
Comune di Padova	c/esercizio DGR 645/2023	134.371,34	04/03/2024
Comune di Padova	c/esercizio DGR 645/2023	101.550,41	04/03/2024
Comune di Padova	c/esercizio DGR 645/2023	108.125,26	04/03/2024
Provincia di Padova	c/esercizio DGR 1492/2023 - Ristori carburante ed energia elettrica	1.491.851,77	08/03/2024
MEF	BONUS TRASPORTI 12/2023 - D.L. n° 50/2022	116.920,41	11/03/2024
Comune di Padova	c/capitale PNRR	1.534.819,05	20/03/2024
Comune di Padova	c/capitale PNRR	1.019.515,95	20/03/2024
Provincia di Rovigo	c/esercizio MINORI INT. COVID DGR 1586/2023	202.388,27	25/03/2024
Comune di Rovigo	c/esercizio DGR 1492/2023 - Ristori carburante ed energia elettrica	95.740,27	29/03/2024
Comune di Rovigo	c/esercizio MINORI INT. COVID - DGR 1586/2023	26.449,75	29/03/2024
Provincia di Padova	c/esercizio MINORI INT. COVID - DDR 632/2023	1.573.662,58	03/04/2024
Provincia di Padova	c/esercizio MINORI INT. COVID DGR 1586/2023 - DDR 624/2023	1.949.079,04	09/04/2024
Provincia di Rovigo	c/esercizio DGR1491/2023 - DGR1493/2023 Fin. Suppletivi SM 2023	806.290,02	10/04/2024
Comune di Padova	c/esercizio DGR 1492/2023 - Ristori carburante ed energia elettrica	485.518,04	15/04/2024
Provincia di Rovigo	c/esercizio DGR 1492/2023 - Ristori carburante ed energia elettrica	127.576,75	15/04/2024
Comune di Padova	c/esercizio DGR1493/2023 - Fin. Suppletivi SM 2023	1.028.675,84	18/04/2024
Comune di Rovigo	c/esercizio DGR1491/2023 - DGR1493/2023 Fin. Suppletivi SM 2023	212.996,25	19/04/2024
Comune di Padova	c/esercizio MINORI INT. COVID DGR 1586/2023	1.450.242,96	08/05/2024
Comune di Padova	c/esercizio MINORI INT. COVID DGR 1586/2023	1.228.379,54	08/05/2024
Provincia di Rovigo	c/esercizio DGR 1492/2023 - Ristori carburante ed energia elettrica	237.762,52	14/05/2024
Provincia di Rovigo	c/capitale DGR 826/2020	1.087.879,89	31/05/2024
Comune di Rovigo	c/esercizio MINORI INT. COVID DDR 632/2023	51.345,18	06/06/2024
Comune di Padova	c/esercizio DM 443/2021	1.808.728,51	23/08/2024
Provincia di Rovigo	c/capitale DDR 1652/2021	708.966,00	19/09/2024
Comune di Padova	c/capitale DGR 1123/2021	203.598,00	23/09/2024
Provincia di Padova	c/capitale DGR 1123/2021	240.000,00	07/10/2024
Comune di Padova	c/esercizio MINORI INT. COVID DGR 1586/2023	1.204.292,05	10/12/2024
Comune di Rovigo	c/capitale DGR 1123/2021	92.722,20	11/12/2024
Comune di Padova	c/capitale PNRR	5.605.665,00	20/12/2024
Comune di Padova	c/esercizio MINORI INT. COVID DGR 1164/2022 e 1258/2022	1.318.189,53	20/12/2024
Comune di Rovigo	c/capitale PNRR	2.493.030,96	24/12/2024

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

Soggetto Erogante	Natura del Contributo	valori in euro
		Importo Contributo di competenza dell'esercizio
Regione Veneto	c/esercizio DGRV 1487/2024 All. A- Finanz. del FNT	4.116.965
Regione Veneto	c/esercizio DDR 732/89000400 All. ti A e B compensazione definitiva minori introiti tariffari esercizi 2020, 2021 e I° trim 2022	34.364.228
	(Ristori covid contabilizzati negli esercizi precedenti)	(29.351.411)
Comune di Padova	FIN DM 443 DEL 12.11.2021	2.911.684
Ministero Lavoro e Ministero Infrastrutture	c/esercizio Contributi oneri malattia 2024	23.324

33 Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Non ci sono fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio.

34 Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2024 evidenzia un utile d'esercizio di euro 1.457.822 che si propone di destinare a parziale copertura delle perdite sterilizzate portate a nuovo negli esercizi precedenti.

Si evidenzia che tale risultato positivo attesta comunque il patrimonio netto a 5.574.056 euro, con perdite registrate nei precedenti esercizi che superano di un terzo il capitale sociale. 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.

Padova, 4 marzo 2025

Il Presidente
Antonio Barbarino

BUSITALIA VENETO S.p.A.

Società sottoposta alla direzione e coordinamento di Trenitalia S.p.A.

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

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

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

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO
DELL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31.12.2024**

Relazione del Collegio sindacale all'Assemblea dei soci

Agli azionisti Busitalia Veneto S.p.A.

Ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del Codice civile il Collegio Sindacale è chiamato a riferire all'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2024 sui risultati dell'esercizio sociale e sull'attività svolta nell'adempimento dei propri doveri, e fare le osservazioni e le proposte in ordine al bilancio e alla sua approvazione ed alle materie di propria competenza.

Si rappresenta che il presente Collegio, nell'attuale composizione, è stato nominato con Assemblea dei soci del 28/06/2021 con scadenza fino all'approvazione del bilancio al 31/12/2023 ed attualmente in prorogatio ed è così composto:

- Dr. Antonio Sgarbossa – Presidente
- Dr.ssa Margherita Bonitatibus – Sindaco effettivo
- Dr. Luca Littamè – Sindaco effettivo
- Dr.ssa Maria Cristina Moretti – Sindaco Supplente
- Dr. Enrico Bandera – Sindaco Supplente.

L'incarico per l'attività di revisione legale dei conti, ai sensi dell'art. 2409 bis del Codice Civile e dell'art. 14 del D. Lgs. n. 39/2010, risulta conferito alla società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. in data 28 marzo 2023, fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2025.

Alla società di revisione spetta la revisione legale del bilancio di esercizio della società, inclusa la verifica della regolare tenuta della contabilità e della corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle

scritture contabili inclusa anche la verifica della coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio di esercizio.

Busitalia Veneto S.p.A. è soggetta alla direzione e coordinamento di Trenitalia S.p.A.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del Collegio sindacale di società non quotate emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Di tale attività e dei risultati conseguiti Vi portiamo a conoscenza con la presente relazione.

È stato sottoposto al Vostro esame il bilancio d'esercizio della Busitalia Veneto S.p.A. al 31.12.2024, redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione, che evidenzia un risultato d'esercizio positivo di euro 1.457.822,00. Il bilancio è stato messo a nostra disposizione nel termine di legge.

Il Collegio sindacale, non essendo incaricato della revisione legale, ha svolto sul bilancio le attività di vigilanza previste nella Norma 3.8. delle "Norme di comportamento del Collegio sindacale di società non quotate" consistenti in un controllo sintetico complessivo volto a verificare che il bilancio sia stato correttamente redatto. La verifica della rispondenza ai dati contabili spetta, infatti, all'incaricato della revisione legale.

Il soggetto incaricato della revisione legale dei conti PricewaterhouseCoopers S.p.A. ci ha consegnato la propria relazione datata 19 marzo 2025 contenente un giudizio senza modifica.

Pertanto, da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale il bilancio d'esercizio al 31.12.2024 rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico e i flussi di cassa della Vostra Società ed è stato redatto in conformità alla normativa che ne disciplina la redazione.

1) Attività di vigilanza ai sensi degli artt. 2403 e ss. c.c.

Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento.

Abbiamo partecipato alle Assemblee dei soci e ci siamo incontrati periodicamente con l'Amministratore delegato e, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilievi particolari da segnalare.

Abbiamo acquisito dall'organo di amministrazione con adeguato anticipo e anche durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Con il soggetto incaricato della revisione legale abbiamo scambiato tempestivamente dati e informazioni rilevanti per lo svolgimento della nostra attività di vigilanza.

Abbiamo incontrato l'Organismo di vigilanza, abbiamo preso visione delle relazioni dell'Organismo di vigilanza; abbiamo acquisito informazioni dall'Organismo di vigilanza e non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del modello organizzativo che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Abbiamo acquisito conoscenza e abbiamo vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e sul suo concreto funzionamento anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Non sono pervenute denunce dai soci *ex art. 2408 c.c.* o *ex art. 2409 c.c.*

Non abbiamo presentato denuncia al tribunale *ex art. 2409 c.c.*

Non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-*octies* d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14.

Non abbiamo ricevuto segnalazioni da parte del soggetto incaricato della revisione legale ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-*octies* d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14

Non abbiamo ricevuto segnalazioni da parte dei creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui art. 25-*novies* d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14.

Nel corso dell'esercizio non sono stati rilasciati dal Collegio sindacale pareri e osservazioni previsti dalla legge.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

2) Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Abbiamo verificato che gli amministratori hanno dichiarato la conformità alle norme di riferimento che disciplinano la redazione del bilancio d'esercizio.

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale:

“Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di Busitalia Veneto SpA (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.”.

Per quanto a nostra conoscenza, gli amministratori nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 5, c.c.

3) Osservazioni e proposte in ordine alla approvazione del bilancio

Considerando le risultanze dell'attività da noi svolta e il giudizio espresso nella relazione di revisione rilasciata dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, non rileviamo motivi ostativi all'approvazione, da parte dei soci, del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, così come redatto dagli amministratori.

Il Collegio sindacale prende atto che la società ha deliberato, per le perdite emerse nell'esercizio in corso al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2022 le sospensioni previste dall'art. 6 del decreto legge 8 aprile 2020 n. 23, convertito con modificazioni dalla legge 25 febbraio 2022 e successivamente modificato dal decreto legge 29 dicembre 2022, convertito con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2023, n. 14, rinviando l'adozione degli opportuni provvedimenti al quinquennio successivo a quello di emersione della perdita, per cui alla data di approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2026 e 2027.

Abbiamo verificato che il prospetto della nota integrativa del bilancio relativo all'esercizio 2024 fornisce, ai sensi del citato decreto legge, distinta evidenza delle perdite rilevanti emerse nel corso

dell'esercizio 2021 e nel corso dell'esercizio 2022, con specificazione della loro origine e del loro ammontare, nonché delle movimentazioni intervenute.

Il Collegio sindacale concorda con la proposta di destinazione del risultato d'esercizio formulata dagli amministratori nella nota integrativa.

Padova, 19 marzo 2025

Il Collegio sindacale

Dr. Antonio Sgarbossa



Dr.ssa Margherita Bonitatibus



Dr. Luca Littamè



Relazione della società di revisione indipendente

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

Agli azionisti di
Busitalia Veneto SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di Busitalia Veneto SpA (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 Veneto SpA 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. 071 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 Piccapietra 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** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 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 Veneto SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione di Busitalia Veneto SpA 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 Veneto SpA 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, 19 marzo 2025

PricewaterhouseCoopers SpA

Simona Gioia
(Revisore legale)