

Busitalia Veneto S.p.A.

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2025

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: RYRNPOU

MISSIONE DELLA SOCIETA'

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 mobilità delle persone nell'ambito del TPL urbano ed extraurbano, con soluzioni integrate su gomma e tramite servizio tranviario, garantendo qualità, sicurezza e sostenibilità".

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Consiglio di Amministrazione:

Presidente fino al 31.12.2025

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	8
Principali risultati raggiunti nel corso dell'esercizio	10
Performance economiche e finanziarie	11
Investimenti	17
Attività di ricerca, sviluppo e innovazione	18
Quadro Macroeconomico	18
Andamento dei mercati di riferimento	20
Ambiente	22
Clienti	23
Capitale Umano	25
Principali eventi dell'esercizio	31
Altre informazioni	34
Azioni proprie	36
Rapporti con parti correlate	37
Evoluzione prevedibile della gestione	37

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2025**Prospetti contabili**

Conto Economico	41
Conto Economico complessivo	42
Situazione patrimoniale-finanziaria	43
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	44
Rendiconto Finanziario	45

Note al Bilancio

1: Premessa	47
2: Criteri di redazione del bilancio	47
3: Principali principi contabili applicati	50
4: Ricavi delle vendite e prestazioni	68
5: Altri proventi	71
6: Costo del personale	72
7: Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	73
8: Costi per servizi	73
9: Altri costi operativi	74
10: Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	75
11: Proventi finanziari	75
12: Oneri finanziari	75
13: Imposte sul reddito	76
14: Immobili, impianti e macchinari	77
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)	82
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

		2025	2024
ROE	RN/MP*	46,63%	35,27%
ROI	EBIT/CI*	9,02%	8,22%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	5,74%	5,36%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	15,51%	16,50%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	1,57	1,53
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	7,05	10,74

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 rinvenuti direttamente dagli schemi di bilancio di esercizio e che il management ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società nonché rappresentativi dei risultati economico-finanziari prodotti dal business. I metodi per la costruzione di tali indicatori sono riportati nella sezione "Legenda e Glossario".

Conto economico riclassificato

	<i>valori in migliaia di euro</i>			
	2025	2024	Variazione	%
Ricavi operativi	103.734	105.112	(1.378)	(1%)
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	99.174	97.761	1.413	1%
Altri proventi	4.560	7.351	(2.791)	(38%)
Costi operativi	(87.643)	(87.769)	126	0%
Costo del personale	(44.581)	(42.926)	(1.655)	4%
Altri costi netti	(43.062)	(44.843)	1.781	(4%)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	16.091	17.343	(1.252)	(7%)
Ammortamenti	(10.140)	(9.902)	238	2%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	-	(1.806)	1.806	(100%)
Accantonamenti	-	-	-	0%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	5.951	5.635	316	6%
Proventi e oneri finanziari	(3.011)	(4.115)	1.104	(27%)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	2.940	1.520	1.420	93%
Imposte sul reddito	(336)	(62)	(274)	ND
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	2.604	1.458	1.146	79%
RISULTATO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI	-	-	-	-
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	2.604	1.458	1.146	79%

Il **Risultato Netto d'esercizio** evidenzia un utile di 2.604 mila euro.

Di seguito le principali variazioni intercorse:

La voce **Ricavi delle vendite e delle prestazioni**, si attesta ad un valore di circa 99.174 mila euro con una variazione in aumento di 1.413 mila euro determinata da:

- **Ricavi da Mercato** che si attestano a 37.504 mila euro, con un incremento di circa 1.662 mila euro dovuto principalmente a circa 634 mila euro relativi al TPL extraurbano e 451 mila euro relativi al TPL urbano per

effetto sia della vendita di maggiori titoli di viaggio sia per effetto del Bonus TPL stanziato dalla Regione Veneto per gli acquisti di abbonamenti annuali, e 577 mila euro di maggiori servizi sostitutivi del treno offerti alla controllante Trenitalia S.p.A. principalmente sulle linee Rovigo-Chioggia e Adria-Venezia.

- **Ricavi da Contratto di Servizio** che si attestano su un valore di 58.834 mila euro con un incremento di 2.727 mila euro rispetto ai valori dello scorso esercizio da attribuirsi principalmente a una maggior assegnazione del Fondo Nazionale Trasporti per l'esercizio 2025.
- **Altri ricavi** che si attestano su un valore di 2.836 mila euro e fanno riferimento per 1.875 mila euro ai ristori per la copertura degli oneri economici sostenuti dalla Società con la sottoscrizione del rinnovo del contratto collettivo nazionale del trasporto pubblico locale (CCNL) di I° livello, per 715 mila euro a ricavi da vendita di spazi pubblicitari presso le fermate e pubblicità veicolata, per 147 mila ai conguagli dei ristori del carburante, per 24 mila euro all'ammontare degli oneri di malattia, oltre a conguagli negativi per 75 mila euro di ristori Covid-19. Si rilevano inoltre 150 mila euro relativi ad altre voci di ricavi di importo residuale.
La variazione degli "altri ricavi" in diminuzione per 2.977 mila euro è da ricondurre all'effetto congiunto di minori ricavi per Ristori Covid -19 (per -5.098 mila euro), le cui partite sono state definite nel corso dell'esercizio 2024, maggiori ristori per la copertura degli oneri economici del CCNL (per +1.875 mila euro); conguagli per maggiori ristori carburante (+ 147 mila euro); maggiori ricavi derivanti dalla vendita di spazi pubblicitari (+122 mila euro) oltre a variazioni nette negative su voci residuali (pari a -23 mila euro).

La voce **Altri proventi**, si attesta ad un valore di 4.560 mila euro con una variazione in diminuzione di -2.791 mila euro. Tale voce è composta come di seguito riportato: 387 mila euro per indennizzi assicurativi; 1.334 mila euro per multe e penali derivanti dalla lotta all'evasione; 34 mila euro di ricavi per cessione di materiale di utilizzo; 2.405 mila euro relativi a penali per inadempienze contrattuali a fornitori per ritardi nelle consegne; 168 mila euro relativi a plusvalenze da alienazione derivanti dalla rottamazione dei veicoli obsoleti per rinnovo del parco auto; 232 mila euro di ricavi diversi.

Con riferimento ai **Costi Operativi** la voce si attesta a circa 87.643 mila euro con un decremento di 126 mila euro riconducibile all'effetto congiunto dei seguenti fenomeni:

- a) Incremento complessivo del **Costo del Personale** pari a 1.655 mila euro dovuto principalmente a: (i) a un incremento dei costi per 1.466 mila euro prevalentemente per effetto del rinnovo del contratto nazionale del lavoro; (ii) decremento pari a 240 mila derivante dall'adeguamento del fondo ferie rispetto all'esercizio precedente; (iii) incremento pari a 584 mila euro relativo allo stanziamento per la *vacatio contrattuale CCA*; (iv) incremento pari a 133 mila euro relativo a maggiori competenze accessorie di periodo per accantonamenti relativi a contenziosi con il personale; (vi) incremento pari a 251 mila euro relativo alle prestazioni aggiuntive straordinarie. A tali variazioni in aumento si contrappongono riduzioni determinate dall'effetto consistenze e

determinate dalla riduzione delle FTE medie di n. 15,75 unità (pari a -891 mila euro) e dalla variazione degli altri costi collegati al personale (pari a -128 mila euro).

- b) Decremento degli **Altri Costi Netti** per un importo pari a 1.781 mila euro dovuto ai seguenti fattori:
- i. Costi per materie prime: decremento di 1.222 mila euro determinato principalmente da (i) minor utilizzo di materiali di consumo e ricambi per 570 mila euro dovuto a minori interventi di manutenzione interna; (ii) riduzione dei costi per carburanti per 679 mila euro principalmente per effetto della riduzione dei costi medi unitari (iii) adeguamento del fondo svalutazione magazzino per 27 mila euro;
 - ii. Costi per le prestazioni legate al trasporto: decremento di 631 mila euro per la riduzione dei servizi affidati a vettori esterni coerentemente con il processo di internalizzazione del servizio;
 - iii. Costi di manutenzione, pulizia e altri servizi appaltati: decremento di 473 mila euro per effetto di minori interventi manutentivi effettuati sul materiale rotabile;
 - iv. Costi dei service amministrativi ed informatici: incremento di circa 159 mila euro legato principalmente ai conguagli dei service forniti dalle società controllanti;
 - v. Costi per assicurazioni: incremento di 295 mila euro per effetto dell'acquisto degli autobus entrati in esercizio nel corso del 2025;
 - vi. Costi per servizi diversi: minori costi per altri servizi per complessivi 70 mila euro;
 - vii. Altri costi operativi: decremento di 66 mila euro determinato da (i) incremento degli indennizzi assicurativi per circa 13 mila euro (ii) riduzione tasse di possesso per 115 mila euro e (iii) maggiori costi per imposte indirette, quote associative e oneri diversi per complessivi 36 mila.

Complessivamente l'**EBITDA** registra un valore positivo di 16.091 mila euro, con un decremento di 1.252 mila euro rispetto allo scorso esercizio per tutti i motivi sopra esposti.

A seguito dell'intervento di rinnovo del parco mezzi già iniziato nel corso dell'esercizio precedente e proseguito nel 2025, allo scopo di rendere i mezzi più efficienti ed ecologici, e a un incremento nelle migliorie su beni di terzi per la costruzione delle infrastrutture di ricarica presso i depositi, la voce Ammortamenti si attesta ad un importo di 10.140 mila euro registrando un incremento di 614 mila euro in parte compensato dalla riduzione degli ammortamenti registrati in applicazione dell'IFRS 16 per 376 mila euro, atterrando a una variazione complessiva in aumento di 238 mila euro. Preme evidenziare che tale variazione risente dei contributi c/investimenti ricevuti e che sterilizzano in quota parte l'impatto economico.

Nel 2025 non sono state fatte rettifiche di valore su attività finanziarie ai sensi dell'applicazione dell'IFRS9. Conseguentemente la voce **Svalutazioni e perdite (riprese) di valore** presenta un saldo a zero.

L'**EBIT** presenta un saldo positivo di 5.951 mila euro rispetto a 5.635 mila euro del 2024 registrando un incremento di 316 mila euro dovuto alle variazioni sopra riportate.

Il risultato della **Gestione Finanziaria** presenta un saldo negativo di 3.011 mila euro, con un miglioramento di 1.104 mila euro rispetto al 2024 determinato da (i) decremento degli interessi attivi su conto corrente intersocietario per 89 mila euro; (ii) decremento di 104 mila degli interessi attivi verso clienti; (iii) dai minori costi per finanziamenti concessi dalla società Fercredit per 691 mila euro per l'acquisizione di autobus; (iv) per 440 mila euro all'effetto positivo derivante dall'applicazione dell'IFRS 16; (v) per 29 mila euro dalla riduzione degli interest cost derivanti dall'applicazione dello IAS 19 e (vi) minori interessi passivi e costi per garanzie verso controllanti per 137 mila euro.

Il risultato della **Gestione Fiscale** presenta un saldo negativo di 336 mila euro relativo alla rilevazione delle imposte di competenza.

Sulla base di quanto sopra, il **Risultato Netto** presenta un saldo positivo di 2.604 mila euro.

Stato Patrimoniale riclassificato

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Capitale circolante netto gestionale	501	(828)	1.329
Altre attività nette	(6.581)	(3.313)	(3.268)
Capitale circolante	(6.080)	(4.141)	(1.939)
Immobilizzazioni tecniche	80.573	77.639	2.934
Capitale immobilizzato netto	80.573	77.639	2.934
TFR	(4.105)	(4.876)	771
Altri fondi	(3.869)	(3.187)	(683)
TFR e Altri fondi	(7.975)	(8.063)	88
CAPITALE INVESTITO NETTO	66.519	65.436	1.083
Posizione finanziaria netta a breve	21.088	16.339	4.749
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	37.167	43.523	(6.356)
Posizione finanziaria netta	58.256	59.862	(1.606)
Mezzi propri	8.263	5.574	2.689
TOTALE COPERTURE	66.519	65.436	1.083

Lo Stato Patrimoniale riclassificato evidenzia un **Capitale Investito Netto** pari a 66.519 mila euro con un incremento di 1.083 mila euro rispetto al 31 dicembre 2024. Gli elementi caratterizzanti di tale variazione sono riconducibili a:

Decremento del **Capitale Circolante** di 1.939 mila euro così determinato:

1. Incremento del "**capitale circolante netto gestionale**" di 1.329 mila euro determinato dai seguenti fattori:
 - Decremento pari a 419 mila euro dovuto alla diminuzione del valore delle rimanenze di magazzino strettamente connesso agli utilizzi dell'esercizio;

- Decremento pari a 3.294 mila euro dovuto alla riduzione dei crediti commerciali di cui: 3.146 mila euro verso clienti terzi per effetto degli incassi, e 148 mila euro verso Gruppo principalmente verso le consociate Savit e Trenitalia Regionale per la normale gestione di incassi e fatturazione;
 - Incremento pari a 5.754 mila euro dovuto a maggiori crediti verso l'Ente di Governo;
 - Decremento pari a 712 mila euro dovuto all'aumento netto dei Debiti Commerciali. Nel dettaglio si rileva una:
 - Variazione in aumento di 1.119 mila euro dei debiti infragruppo principalmente verso la controllante Busitalia Sita nord (630 mila euro) e verso la consociata Savit (505 mila euro) oltre all'esposizione verso le altre società del Gruppo (per -16 mila euro) strettamente connesso alle logiche di pagamento;
 - Variazione in diminuzione dei debiti verso fornitori terzi per 407 mila euro.
2. Decremento delle "**altre attività nette**" di 3.268 mila euro determinato principalmente da:
- i. Decremento pari a 4.557 mila euro relativo alla variazione dei crediti per contributi in c/esercizio (per -4.842 mila euro) al netto di variazioni residuali delle altre voci (per +285 mila euro);
 - ii. Decremento pari a 179 mila euro derivante dalla variazione netta dell'esposizione tributaria;
 - iii. Incremento pari a 1.468 mila euro relativo alla riduzione degli altri debiti per effetto da un lato dell'effetto della capitalizzazione dei contributi in conto investimenti incassati nell'esercizio precedente a titolo di acconto (-2.917 mila euro) e dall'altro ad un incremento dei debiti verso istituti previdenziali e altri oneri tributari (+331 mila euro), all'incremento dei debiti verso il personale per competenza maturate e non ancora erogate (+431 mila euro) ai risconti passivi degli abbonamenti annuali (+848 mila euro) oltre a variazioni nette di voci residuali (-161 mila euro).

Incremento del **Capitale immobilizzato Netto** di 2.934 mila euro per effetto delle seguenti movimentazioni:

- (a) Incremento pari a 37.241 mila euro relativi ad investimenti di periodo;
- (b) Decremento pari a 10.140 mila euro relativi agli ammortamenti di periodo;
- (c) Decremento pari a 23.428 mila euro di contributi in c/investimenti;
- (d) Decremento pari a 739 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.

Decremento del valore del **TFR ed Altri Fondi** di 88 mila euro per effetto congiunto derivante:

- dalla riduzione del valore della voce TFR di complessivi 771 mila euro determinato dalle liquidazioni del personale in quiescenza (-786 mila euro) e dall'effetto dell'interest cost (127 mila euro) e dagli utili attuariali derivanti dall'applicazione dello IAS 19 (112 mila euro);
- dall'incremento della voce Altri Fondi di complessivi 683 mila euro determinato da accantonamenti per contenziosi giuslavoristici (pari a 601 mila euro) oltre ad accantonamenti per la *vacatio contrattuale* del CCA

(pari a 673 mila euro) al netto degli utilizzi di periodo relativi alla vacatio contrattuale CCNL erogata nel corso del 2025 (per 538 mila euro) e a controversie con il personale (per 80 mila euro). Si rilevano inoltre 28 mila euro di variazione delle differite in applicazione dello IAS 19.

La **Posizione finanziaria netta** evidenzia un indebitamento netto di 58.256 mila euro e registra nel corso dell'esercizio un decremento di 1.606 mila euro. La variazione è essenzialmente dovuta a maggiori utilizzi sulla linea di credito concessa dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (+5.000 mila euro) ad una variazione in diminuzione delle Passività Finanziarie in applicazione dell'IFRS 16 pari a 4.514 mila euro ed infine ad un decremento del saldo netto dei Finanziamenti finalizzati all'acquisizione di autobus verso Fercredit per circa 2.082 mila euro. Si registrano infine variazioni residuali in aumento di 10 mila euro della liquidità della società.

I **Mezzi Propri** si attestano a 8.263 mila euro con una variazione positiva di 2.689 mila euro per effetto del risultato d'esercizio registrato nel 2025 pari 2.604 mila euro oltre a 85 mila euro di variazione in diminuzione 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 8.263 mila euro, risulta essere inferiore ai due terzi 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:

	31.12.2025	Perdita 2021* sterilizzata	Perdita 2022** sterilizzata	31.12.2025 con perdite sterilizzate
Capitale sociale	20.500.000			20.500.000
Riserve	106.349			106.349
Utili (Perdite) portati a nuovo	(14.947.200)	9.367.390	11.820.993	6.241.183
Utile (Perdite) d'esercizio	2.603.816			2.603.816
Totale Mezzi Propri	8.262.965	9.367.390	11.820.993	29.451.348

* 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 29.451 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 corrispettivi deliberati e relativi al Fondo Nazionale Trasporti 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 del Gruppo FS, concessa per 15.000 mila euro fino al 31 marzo 2026 ed è inoltre stata richiesta la proroga fino al 31 marzo 2027, 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 2026-2030 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 2026 approvato dagli Amministratori.

INVESTIMENTI

Gli investimenti in Immobili, impianti e macchinari si attestano a 37.241 mila euro e fanno riferimento essenzialmente per 31.805 mila euro ad acquisizioni e allestimenti di autobus, per 4.561 mila agli investimenti relativi alla costruzione delle infrastrutture di ricarica nei depositi di Padova e Rovigo, per 270 mila euro a manutenzioni straordinarie eseguite sui convogli e sull'infrastruttura tram SIR 1 ed infine per 570 mila euro agli investimenti residui nel Progetto di Sistema Integrato di Monitoraggio dei veicoli, Bigliettazione Elettronica e Infomobilità (SIMBEI).

Nel dettaglio, nel corso dell'esercizio sono stati acquistati n. 72 autobus (n. 68 nuovi e n. 4 usati) per un totale complessivo di 30.751 mila euro, di cui n. 36 autobus elettrici IVECO EWAY per 18.185 mila euro, n. 22 autobus a

metano per 9.669 mila euro, n. 10 autobus ibridi a gasolio Mercedes Benz per 2.269 mila euro e n. 4 autobus a gasolio usati Mercedes Benz per 628 mila euro.

Non si rilevano investimenti relativi ad Attività immateriali.

Passaggi in esercizio

Nel corso del 2025 complessivamente la Società ha effettuato passaggi in esercizio per 37.902 mila euro di cui 5.992 mila euro relativi principalmente alle migliorie di beni di terzi, 31.310 mila euro relativi a impianti e macchinari e per 600 mila euro relativi alla voce "altri beni".

ATTIVITA' DI RICERCA SVILUPPO E INNOVAZIONE

Nel corso del 2025 non sono stati attivati dalla Società attività o progetti di ricerca e sviluppo.

QUADRO MACROECONOMICO

Nel corso del 2025 il contesto macroeconomico internazionale ha registrato una crescita globale moderata e in graduale rallentamento¹; tuttavia, nel quadro delle persistenti tensioni internazionali², la tenuta dell'attività economica è risultata complessivamente migliore rispetto alle attese iniziali, con un'inflazione mondiale che si è mantenuta su livelli storicamente contenuti. Le relazioni commerciali internazionali sono rimaste tese, ma i rapporti degli Stati Uniti con l'Europa e con la Cina hanno mostrato segnali di progressivo assestamento grazie ad accordi bilaterali e a riassetti strategici degli scambi, che hanno contribuito a mitigare gli effetti negativi dell'aumento generalizzato delle tariffe sul commercio internazionale, avviato dalla nuova amministrazione americana. Al tempo stesso, il graduale esaurimento dei fattori temporanei che avevano sostenuto l'attività economica nella prima parte dell'anno, in particolare gli anticipi di acquisti e vendite delle imprese in vista dell'introduzione dei dazi, ha contribuito al rallentamento della crescita del PIL mondiale nella seconda parte dell'anno in corso.

Le prospettive sfavorevoli per commercio internazionale sono confermate dall'andamento dell'indice composito globale dei manager degli acquisti (PMI): la componente relativa ai nuovi ordini di esportazione, che anticipa la dinamica della domanda internazionale, si è mantenuta stabilmente al di sotto della soglia di espansione nel corso dell'anno, evidenziando una contrazione sia nel settore manifatturiero sia in quello dei servizi.

In tale contesto le economie dei principali paesi hanno mostrato una dinamica leggermente più vivace rispetto alle attese, anche se con andamenti differenziati: negli Stati Uniti la crescita è stata sostenuta da una domanda interna ancora solida, alimentata dai consumi delle famiglie e dagli investimenti legati all'AI. In Cina l'attività economica ha beneficiato del contributo del settore manifatturiero e di politiche di sostegno mirate, pur in presenza di fragilità

¹ Fonte dati macroeconomici Prometeia, dicembre 2025

² Sul piano geopolitico sono proseguiti i tentativi per giungere a una tregua nel conflitto in Ucraina ed è stata avviata la prima fase dell'accordo per il cessate il fuoco a Gaza, sebbene l'evoluzione di entrambe le situazioni resti incerta; in parallelo, si è rafforzato il protagonismo degli Stati Uniti in politica estera, evidenziato dalle iniziative in Venezuela e dal rinnovato interesse per la Groenlandia.

strutturali che continuano a pesare sulle prospettive di medio periodo; nell'Area Euro il quadro è rimasto più debole, ma con segnali di resilienza in alcuni Paesi e settori, in particolare la produzione industriale in Germania e la spesa delle famiglie in Spagna e Francia.

Sul fronte dei prezzi al consumo³, nell'area euro l'inflazione si è mantenuta su livelli prossimi all'obiettivo del 2% fissato dalla BCE. Negli Stati Uniti, invece, l'inflazione è tornata ad aumentare nella seconda parte dell'anno, anche a seguito dell'introduzione di nuove misure commerciali e del deprezzamento del dollaro. A fronte della persistente debolezza del mercato del lavoro, tuttavia, la Federal Reserve ha avviato una fase di allentamento della politica monetaria, procedendo, a dicembre, al terzo taglio dei tassi di interesse, mostrando di privilegiare il sostegno alla piena occupazione rispetto ai rischi di pressioni inflazionistiche.

I prezzi delle fonti energetiche fossili, in particolare petrolio e gas, hanno un andamento complessivamente decrescente, che lo scontro Iran-Israele di giugno 2025 ha modificato solo momentaneamente e in misura poco significativa. In particolare, a fine dicembre, il Brent, era scambiato a poco sopra i 60 dollari al barile, mentre il prezzo del gas si collocava intorno ai 28 euro/mwh⁴.

Alla luce di tale scenario, Prometeia stima che nel 2025 la crescita del PIL mondiale si sia attestata al +3,1% rispetto al 2024, mentre il commercio mondiale abbia registrato un incremento del +3,7%.

La proiezione di crescita che ci si attende nel 2026 vede una lieve riduzione del ritmo di espansione del PIL mondiale (+2,7%), e una riduzione più significativa della crescita del commercio mondiale (+2,1%).

Nel complesso scenario internazionale, l'economia italiana nel 2025 ha potuto contare su una relativa stabilità politica, garantita da una maggioranza parlamentare coesa, e su una gestione prudente dei conti pubblici. Questo contesto istituzionale ha contribuito a rafforzare la fiducia dei mercati finanziari, favorendo il collocamento dei titoli di Stato, con una significativa riduzione dello spread rispetto al Bund tedesco, sceso su livelli che non si vedevano stabilmente da prima della crisi finanziaria del 2008. Su queste basi, la congiuntura economica si è mantenuta moderatamente positiva: la crescita del PIL, attestata al +0,6%⁵, ha scongiurato una recessione strisciante ed è stata sostenuta soprattutto dalla domanda interna, in particolare dagli investimenti legati all'attuazione del PNRR, ma anche dalla graduale ripresa dei consumi delle famiglie, sostenuti dal recupero dei redditi da lavoro e dell'occupazione, e dall'ulteriore discesa dell'inflazione. A ciò si è aggiunto il contributo delle esportazioni, anche se verosimilmente temporaneo, in quanto in gran parte ascrivibile a comportamenti di front-loading, strumento difensivo con cui le imprese hanno cercato di cautelarsi dall'incertezza sui dazi USA. Il rallentamento della produzione industriale nell'ultimo scorcio dell'anno lascia intravedere un indebolimento congiunturale dell'interscambio commerciale; al contempo, il comparto delle costruzioni residenziali mostra persistenti segnali di debolezza, riconducibili in larga parte a una normalizzazione del settore dopo l'esaurimento degli incentivi.

³ A dicembre 2025 l'indice dei prezzi a consumo IPC per l'area Euro è stato pari al 2 % su base annua, e il corrispondente indice CPI per gli USA pari al 2,7% su base annua.

⁴ I valori si riferiscono al prezzo del gas naturale di riferimento per i mercati europei (Title Transfer Facility, TTF).

⁵ Fonte: Prometeia, dicembre 2025.

L'Italia ha chiuso il 2025 con una crescita del PIL pari al +0,6 rispetto all'anno precedente, mentre l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale, ha visto una crescita dell'+1,5% rispetto al 2024.

Il quadro macroeconomico è influenzato anche dalle tensioni geopolitiche in Medio Oriente, che hanno recentemente interessato aree strategiche per il commercio energetico globale, aumentando la volatilità dei mercati e il livello di incertezza per l'economia internazionale, con potenziali riflessi sui prezzi e sulla disponibilità dei principali prodotti energetici, inclusi petrolio, gas e gasolio.

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Nel 2025 si conferma il trend dell'esercizio precedente dove i volumi di domanda di mobilità dei passeggeri sono entrati in una fase di stabilizzazione, dopo la ripresa post-pandemica. Nel 2025 si conferma la coesistenza di due dinamiche: crescita del numero di spostamenti e sostanziale stabilità (o lieve riduzione) delle percorrenze complessive in passeggeri*km, segnale di una domanda più frammentata e orientata a spostamenti più brevi.

Il Report "Audimob, Rapporto sulla mobilità degli italiani" mette in luce numeri e tendenze di domanda di mobilità che qualificano il contesto di mercato di riferimento dell'azienda.

In particolare, il Report, indica che nel primo semestre 2025, il volume di spostamenti complessivi nel giorno medio feriale è pari a 102,7 milioni (+6,4% rispetto al primo semestre 2024), con un recupero quasi completo dei livelli pre-Covid (gap <3% rispetto al 2019). Le percorrenze (passeggeri*km) risultano invece sostanzialmente stabili nel confronto con il primo semestre 2024 (-0,8%) e con un divario dal 2019 stabilizzato attorno al -20%.

Il tasso di mobilità complessivo (quota di popolazione che effettua spostamenti nel giorno medio feriale) sale nel primo semestre 2025 all'81,1% (circa +1 % sul primo semestre 2024), mentre la quota di popolazione non-mobile scende al 13,2%.

Sul fronte della ripartizione modale degli spostamenti, resta dominante l'automobile ma con segnali di riequilibrio: nel primo semestre 2025 lo share dell'auto scende al 60,8% (dal 63,1% del primo semestre 2024), mentre la mobilità collettiva sale all'8,9% e la bicicletta/micromobilità supera per la prima volta il 5% (5,2%). Il tasso di mobilità sostenibile (mezzi pubblici + piedi + bici/micromobilità) raggiunge nel primo semestre 2025 il 34,7%, valore vicino al livello 2019 (35%).

La distribuzione delle motivazioni di spostamento, nel primo semestre 2025, mostra una quota "per lavoro" del 33,6%, "studio" 5,4%, "gestione familiare" 32,2% e "tempo libero" 28,8%. L'indice di regolarità (spostamenti sistematici almeno 3/4 giorni a settimana) scende al 58,4% (dal 61,7% nel primo semestre 2024).

Lo smart working continua a influenzare la domanda di mobilità: le stime più recenti collocano la platea dei lavoratori a distanza a poco più di 3,5 milioni, valore intermedio tra il 2019 (0,57 mln) e il picco 2020 (6,6 mln). Nelle rilevazioni Audimob, la quota di smart workers "sistematici" (tutti i giorni da casa) si riduce fino a circa il 4% nel 2024.

Secondo il report Audimob, la domanda servita dal trasporto pubblico locale su gomma, ancora fatica a recuperare attestandosi a -10%⁶ rispetto al 2019, dopo la flessione del 2020, che ha visto una riduzione di oltre il 40%. D'altra parte, il livello di offerta è ormai tornato a livelli prossimi a quelli pre-covid (-2% rispetto al 2019).

A livello nazionale, ogni anno l'offerta di trasporto pubblico locale su gomma è erogata attraverso più di 800 aziende con circa 113.000 addetti e circa 100.000 veicoli⁷.

Nel 2024 il parco mezzi italiano presentava ancora una quota significativa di veicoli diesel e metano pre-Euro 5, pari a circa il 40%. I veicoli conformi alla normativa Euro 6 rappresentavano il 57% del totale, mentre la componente elettrica si attestava intorno al 2%.

Nel 2025, nel segmento dei veicoli oltre le 3,5 tonnellate, la quota di autobus elettrici continua a crescere, raggiungendo 1.367 unità (24,8%, +16,4% sul 2024). Rimane prevalente la componente diesel, pari a 2.662 mezzi (48,4%). Seguono i veicoli a metano con 1.047 unità (19,0%) e gli ibridi diesel, in diminuzione, con 335 unità (6,1%). Le alimentazioni a idrogeno (34 unità; 0,6%) e GNL (35 unità; 0,6%) mostrano una presenza ancora limitata⁸.

SCENARIO COMPETITIVO

Secondo quanto rilevato dall'Osservatorio Nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico Locale, nel 2022 – ultimo anno per il quale sono disponibili dati consolidati – il mercato italiano del trasporto pubblico locale (TPL), comprensivo anche dei servizi ferroviari regionali, ha sviluppato una produzione annuale pari a **1,9 miliardi di chilometri e un volume d'affari di circa 12 miliardi di euro (annui)**. Escludendo la componente ferroviaria, la produzione complessiva risulta pari a circa **1,65 miliardi di chilometri, corrispondenti a un fatturato stimato di 7,6 miliardi di euro (annui)**. Con riferimento alle modalità di affidamento dei servizi, i più recenti dati dell'OSS TPL (Relazione al Parlamento 2025, dati 2022) evidenziano come la quota prevalente dei contratti di servizio continui a essere assegnata mediante affidamento diretto (70%), mentre il 6% risulta gestito da società in house e il restante 24% tramite procedure ad evidenza pubblica. Rispetto al periodo antecedente la pandemia, il ricorso alle procedure competitive ha subito un rallentamento, determinato sia dall'emergenza sanitaria (COVID) sia dalla successiva necessità di prorogare i contratti in essere fino al 31 dicembre 2026, al fine di consentire agli operatori di completare gli investimenti di rinnovo del parco mezzi finanziati tramite il PNRR. In tale contesto, si prevede che nel prossimo futuro – ed entro il 2030 – possa registrarsi una significativa accelerazione nei processi di apertura del mercato, con la messa a gara di nuovi bacini per un valore complessivo stimato in circa **1,5 miliardi di euro di fatturato e 530 milioni di bus*km annui**. A livello territoriale, le gare previste includono bacini del Nord Italia (Lombardia, Piemonte ed Emilia-Romagna) per un valore complessivo di circa **1 miliardi di euro, del Centro Italia** (Marche e Umbria) per circa **0,2 miliardi di euro e del Sud (Calabria e Puglia) per circa 0,35 miliardi di euro**.

⁶ Ultimo dato disponibile 2024;

⁷ Dato ACI 2024

⁸ Elaborazione ANFIA su dati Ministero dei Trasporti

Per quanto riguarda i bacini nei quali la Società è attualmente operativa, è prevista nel 2026 l'indizione della procedura di gara per l'affidamento dei servizi urbani ed extraurbani del bacino di Rovigo, attualmente gestiti in proroga. Il lotto unico avrà un perimetro di circa 6,5 milioni di bus*km annui.

AMBIENTE

Busitalia Veneto giudica fondamentale il ruolo del trasporto pubblico nella transizione verso un futuro più sostenibile e, in accordo con la Politica di Sostenibilità, ha attuato nel 2025 varie attività finalizzate al miglioramento delle performance ambientali contribuendo al perseguimento degli obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs – Agenda 2030).

In tale direzione, nell'ambito del rinnovamento del parco mezzi si rileva, nel 2025, l'introduzione di 68 nuovi autobus di cui: 36 nuovi autobus elettrici, 10 urbani ibridi alimentati a gasolio Euro 6 e 22 extraurbani Euro 6 alimentati a metano.

A tal riguardo, per garantire l'immediato utilizzo dei veicoli elettrici, sono proseguite le attività legate all'implementazione infrastrutturale delle colonnine; percorso già avviato a partire dal 2023, fino ad arrivare ad un totale di 120 postazioni di ricarica, ubicate rispettivamente 90 presso il deposito di Via Goldoni a Padova e 30 presso quello di Via Petrarca a Rovigo.

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 2025 sono stati effettuati dall'Ente di Certificazione gli audit di mantenimento di tutte le Certificazioni, tutti conclusi con esito positivo.

CLIENTI

Nel corso dell'anno 2025 Busitalia Veneto ha sviluppato progetti volti 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 della mobilità.

Le azioni introdotte, in continuità con il precedente esercizio, hanno spaziato da progetti a forte impatto tecnologico per agevolare l'accesso ai servizi e all'informazione in tempo reale fino alla introduzione in via sperimentale di nuovi collegamenti per migliorare l'accessibilità di località turistiche ed incentivare la mobilità turistica.

Tra le azioni a forte contenuto tecnologico si segnala la rivisitazione complessiva della App Busitalia Veneto (agosto 2025), di cui è stata modificata veste grafica e semplificati i percorsi per accedere ai vari servizi, ampliato il portafoglio di titoli di viaggio acquistabile ed introdotte ulteriori funzionalità per supportare i viaggiatori in tutte le fasi del viaggio.

Ulteriore iniziativa volta a garantire ai viaggiatori un'informazione sempre aggiornata è stata l'introduzione in via sperimentale del QRCode in fermata che consente di visualizzare gli orari di passaggio delle linee in transito: questa azione è stata adottata per mitigare l'impatto delle frequenti modifiche e perturbazioni della viabilità padovana, interessata da importanti lavori stradali e infrastrutturali per la realizzazione di nuove linee tranviarie, che stanno trasformando il volto urbanistico della città e la mobilità urbana.

A sostegno della mobilità più specificatamente *leisure* e turistica si segnalano i seguenti interventi:

- il restyling della pensilina presso l'aeroporto del servizio Padova-Aeroporto Marco Polo con contestuale installazione di una nuova emettitrice automatica dei titoli di viaggio (febbraio 2025);
- il restyling completo delle fermate nel comune di Abano Terme (marzo 2025);
- l'attivazione in via sperimentale di due nuove linee, integrate con il servizio ferroviario presso le stazioni di Abano e Montegrotto, per collegare in maniera diretta i due centri termali, nonché la stazione di Terme Euganee- Montegrotto ai principali poli d'interesse della zona termale e dei Colli Euganei (giugno 2025);
- la conferma del 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 e l'integrazione con il servizio ferroviario presso la stazione di Adria;
- rinnovati i collegamenti estivi Montegrotto-Padova-Jesolo ed il Chioggia Sottomarina Link.

L'attenzione verso le persone che viaggiano con Busitalia Veneto si è concretizzato in ulteriori azioni attivate in collaborazione con Amministrazioni locali ed Enti, tra le quali:

- il potenziamento del servizio extraurbano per le zone industriali di Monselice e Bragni e l'introduzione del collegamento diretto Massanzago-Camposampiero;
- le offerte "Promo Natale 2025" che hanno consentito di acquistare l'abbonamento mensile studente, il trimestrale ordinario e il biglietto giornaliero per il servizio urbano di Padova a prezzi fortemente scontati per spostarsi in totale libertà a durante tutto il periodo delle festività natalizie;

- l'attivazione di servizi navetta gratuiti per favorire l'accessibilità al centro cittadino di Padova durante il periodo delle festività natalizie;
- la promozione dell'iniziativa della Regione Veneto "SALI A BORDO" che ha consentito di accedere all'acquisto dell'abbonamento annuale ai servizi Busitalia Veneto con uno sconto applicato al momento dell'acquisto di €200.

Inoltre, nel 2025 sono state confermate:

- l'offerta commerciale avviata nel 2024 per promuovere la sharing mobility che ha permesso agli abbonati di Busitalia Veneto di ottenere voucher mensili per l'uso di monopattini elettrici DOTT e bici RIDEMOVI;
- le agevolazioni tariffarie per accedere ai servizi a chiamata QuiBus Notte, Quibus Schiavonia e Quibus Rovigo;
- la collaborazione con CORRI X PADOVA, importante evento cittadino che si sviluppa in un allenamento podistico collettivo che si tiene a Padova con cadenza periodica.

Le varie iniziative sono state accompagnate e promosse attraverso attività e campagne di comunicazione verso la clientela veicolate con comunicati stampa, advertising che hanno privilegiato i canali di comunicazione aziendali.

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 ad una flotta sostenibile, promuovendo un paio di eventi aperti alla cittadinanza:

- il 29 aprile a Padova è stato presentato il nuovo deposito elettrico "Goldoni" per la ricarica degli autobus elettrici destinati ai servizi urbani e suburbani patavini;
- il 4 dicembre a Rovigo è stato presentato il nuovo deposito adibito alla gestione della flotta di autobus elettrici dedicati ai servizi urbani della città

Key performance indicators

Nel 2025 si conferma il trend in crescita dei passeggeri trasportati che hanno superato i 44 milioni.

Altro importante indicatore è l'incremento delle vendite attraverso i canali digitali (Portale on line e/o App) che si è attestato al +26% rispetto al precedente anno. L'incremento della quota digitale delle vendite ha interessato sia gli utilizzatori sporadici che quelli abituali: oltre 105mila i clienti che acquistano in modalità digitale il proprio biglietto e/o abbonamento.

Rimanendo nell'ambito dei progetti di digitalizzazione segnaliamo la continua crescita dell'App Busitalia Veneto che, implementata nel corso dell'anno 2025 con nuove funzionalità, ha superato i 390mila download.

Da evidenziare anche il notevole aumento dei pagamenti contactless a bordo dei bus e tram in ambito urbano di Padova, che nel 2025 è salito fino a costituire il 4,8% del totale ricavi da vendita di titoli di viaggio.

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 soddisfatti⁹ si è attestata al 89,4% e al 90,8%, rispettivamente nei servizi urbani ed extraurbani.

CAPITALE UMANO

Organico

Il personale di Busitalia Veneto, al 31 dicembre 2025, risulta composto da 892 addetti così ripartiti: 825 operatori di esercizio/operai, 51 impiegati, 13 quadri e 3 dirigenti.

L'evoluzione dell'organico intervenuta nel corso dell'esercizio 2025 è rappresentata nella seguente tabella:

BUSITALIA VENETO	TOTALE
Personale al 31/12/2024	871
Entrate	116
Uscite	95
Personale al 31/12/2025	892
Media anno 2024	875,67
Media anno 2025	859,92

Relazioni industriali

A livello di contrattazione nazionale, nel corso del 2025 si è completato il percorso relazionale atto a verificare la sussistenza di misure dirette a garantire la copertura degli oneri contrattuali connessi all'Intesa preliminare di rinnovo del Ccnl Autoferrotranvieri-Internavigatori per il triennio 2024-2026, sottoscritta da AGENS, ASSTRA e ANAV e dalle Organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Faisa-Cisal, Ugl-Fna in data 11 dicembre 2024.

Nello specifico, il 20 marzo 2025 è stato siglato un verbale d'intesa che conferma la copertura degli oneri attraverso il riordino delle accise, destinando il maggior gettito fiscale al finanziamento del rinnovo contrattuale; pertanto, l'intesa

⁹ 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".

preliminare dell'11 dicembre 2024 assume la veste definitiva di rinnovo CCNL 2024-2026, con la conferma delle relative previsioni economiche e normative.

A livello di contrattazione nazionale aziendale, nell'ottica di poter realizzare una positiva e corretta interlocuzione con tutte le OO.SS. firmatarie del CCNL Autoferrotranvieri ed Internavigatori TPL Mobilità, è stata formalizzata con specifico accordo la volontà, da parte dell'UGL Autoferro, di prendere parte al Sistema delle Relazioni Industriali, attraverso la sottoscrizione, in data 8 maggio 2025, per adesione del Contratto Collettivo Aziendale (CCA) di Busitalia del 18 febbraio 2015 (nonché i successivi accordi ed intese nazionali modificative e/o integrative).

Ancora, a livello di contrattazione nazionale aziendale, il 2025 ha visto la rendicontazione e la distribuzione del premio di risultato 2024 agli aventi diritto nonché la sottoscrizione dell'accordo sul Premio di Risultato 2024 per Busitalia Veneto e a seguire l'accordo per la determinazione della quota nazionale relativa al Premio di Risultato 2024.

Inoltre, il 29 luglio 2025 è stato avviato formalmente il confronto sul rinnovo del CCA Busitalia del 18 febbraio del 2015 concentrato, in questa prima fase, sulle modalità e sui tempi di lavoro necessari ad una semplificazione e razionalizzazione del CCA stante le mutate condizioni produttive e normative che hanno interessato il gruppo Busitalia

Infine, il 22 ottobre 2025, è stato sottoscritto con le OO.SS. Nazionali il verbale di accordo allegato relativo al Premio di Risultato 2025-2026 valido per tutte le aziende (ad eccezione di SAVIT che applica un diverso CCNL/CCA) del Gruppo Busitalia; l'accordo, costruito nell'ottica dell'omogeneità dei principali indicatori, nella semplificazione procedurale ed a parziale deroga rispetto all'art. 80 del CCA vigente, della premialità incrementale legata sia ai comportamenti/qualità dei lavoratori che alla crescita della produttività ed efficienza, avrà validità biennale (2025 e 2026), è stato poi recepito, attraverso uno specifico accordo societario da Busitalia Veneto.

Anche a livello territoriale nel 2025 è proseguito il confronto con le Organizzazioni Sindacali, relativamente a specifiche tematiche aziendali.

Tale confronto ha condotto alla sottoscrizione di due distinti accordi. Il primo, datato 16 ottobre 2025, ha riguardato la revisione dell'articolazione oraria dei turni di lavoro nelle strutture interessate dal processo di riorganizzazione della Direzione Operativa. Il secondo accordo, sottoscritto il 29 ottobre 2025, ha disciplinato il Premio di Risultato per gli anni 2025/2026, in attuazione di quanto definito nell'accordo nazionale del 22 ottobre 2025 sopra citato, stabilendo criteri e modalità di attribuzione delle risorse economiche destinate ai lavoratori a tale titolo.

Selezione

Anche il 2025, 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 pari a 95 risorse, di cui buona parte costituite da dimissioni, e che hanno in parte vanificato lo sforzo fatto sul fronte ingressi pari a 116 risorse.

Su quest'ultimo fronte, sono state attivate n. 1 campagne "Academy", la quale prevede formazione interna per il conseguimento dei titoli abilitanti alla guida, e n. 6 campagne di selezione di personale già in possesso dei titoli

richiesti per il ruolo, una delle quali risulta ancora in lavorazione, con inserimento delle relative risorse previsto entro il primo bimestre 2026.

Il 2025 si è inoltre caratterizzato per l'avvio di nuovi percorsi di reclutamento e selezione di personale, professionale e laureato, quali: Responsabile HR Veneto, Buyer Junior e RSPP. Sono stati attivati inoltre i percorsi di reclutamento - anche per far fronte al turnover - per i processi di Amministrazione e Bilancio, Addetto programmazione e consuntivazione del servizio, Addetto Customer Care, con inserimento nei primi mesi del 2026. Tale attività coordinata dalla Sub holding Busitalia (e laddove previsto dalle vigenti procedure anche interfacciandosi con le competenti strutture della Capogruppo FS) ha portato all'inserimento di nuove figure andando così a rafforzare l'organico in forza su taluni processi chiave o a sostituire le uscite registrate nel corso dell'ultimo biennio.

Infine, negli ultimi mesi del 2025 la controllante Busitalia Sita Nord ha attivato (in virtù del contratto di service) un percorso di ricerca e selezione da mercato esterno - per il tramite della competente struttura di FS e con il supporto di Provider esterni da quest'ultima individuati per il reclutamento di due diverse figure con target Senior Manager da inserire nelle rispettive strutture macro Direzione Operativa e Servizi Tecnico Manutentivi. L'ingresso delle risorse individuate a valle dei percorsi di selezione e relative autorizzazioni è previsto per i primi mesi del 2026.

Formazione

Nel 2025, in relazione alle attività di formazione direttamente presidiate da Busitalia Veneto, sono state erogate, complessivamente, 4.011 ore di formazione che hanno coinvolto oltre 641 risorse, con una media di circa 6,22 ore per partecipante e, in riferimento all'organico complessivo, di circa 4,5 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:

DESCRIZIONE CORSO	CONSUNTIVO 2025		
	TOTALE EDIZIONI	TOTALE ORE FORMAZIONE	TOTALE LAVORATORI FORMATI
FORMAZIONE GENERALE (4 ORE)	20	80	152
FORMAZIONE SPECIFICA (4 ORE)	2	8	3
FORMAZIONE SPECIFICA (8 ORE)	32	256	245
FORMAZIONE AGG. SPECIFICA (6 ORE)	13	78	104
FORMAZIONE PREPOSTI (8 ORE)	0	0	0
FORMAZIONE AGG. PREPOSTI (6 ORE)	3	18	27
FORMAZIONE AGG. RLS (8 ORE)	1	8	4
FORMAZIONE AGG. AAI (5 ORE)	2	10	16
FORMAZIONE AGG. APS (6 ORE)	1	6	2
FORMAZIONE BLS (5 ORE)	1	5	3
FORMAZIONE AGG. BLS (4 ORE)	1	4	9
FORMAZIONE PES-PAV-PEI (16 ORE) - CEI 11-27	2	32	4
Corso Guida Sicura (by Scuola Guida)	4	16	40
Corso Sensibilizzazione Preposti (By Elia Costantini)	1	8	11
Corso Gestione Emergenze per BUS Elettrici (by IVECO)	1	6	21
TOTALE	84	535	641

Per quanto attiene la formazione manageriale/soft skills, trasversale e quella “tecnica e/o di business”, sono stati organizzati sia dal Gruppo FS sia alternativamente dalla controllante Busitalia Sita Nord per tutta la Sub Holding per i vari target di personale Dirigente, Quadro, Impiegato diversi percorsi/corsi/incontri formativi anche in linea con i piani di apprendimento registrati e approvati a inizio 2025 nell’ambito del nuovo Performance Development del Talent Management di Gruppo.

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.

L'elemento rilevante per il processo formazione nell’anno 2025 è dato dall’introduzione a livello Gruppo del nuovo sistema di LMS (LEARNING MANAGEMENT SYSTEM) quale nuova piattaforma per la gestione, erogazione, rendicontazione e ottimizzazione in maniera uniforme dei processi di formazione di tutte le Società del Gruppo FS.

Conseguentemente, l’intera attività formativa erogata nel 2025 è stata tracciata sulla piattaforma LMS e, in alcuni casi, per far fronte a specifiche esigenze anche erogata attraverso pacchetti formativi dedicati, progettati in modo mirato sulla stessa piattaforma.

In tale ambito, a titolo esemplificativo, è stato dato accesso alla piattaforma LMS ad un bacino ristretto di risorse operative con ruoli di coordinamento cui , è stato reso disponibile il pacchetto formativo “Competenze in movimento” con moduli mirati a potenziare competenze trasversali e soft skills quali comunicazione, collaborazione, gestione del tempo e problem solving, con l’obiettivo di favorire una maggiore efficacia nel ruolo dei colleghi e una crescita professionale più consapevole non solo su aspetti tecnici.

Iniziative di comunicazione interna

La principale iniziativa di comunicazione interna per l’anno 2025 ha confermato il consueto appuntamento con il Safety Day, organizzato nel mese di dicembre dalla Sub holding per tutte le Società controllate.

Di particolare rilievo, l’iniziativa dedicata alla presentazione del piano industriale; nel mese di luglio 2025 Busitalia ha infatti promosso un momento di confronto e condivisione interna, tramite l’organizzazione di un evento dedicato alla Cascade del Piano Industriale tenutasi il 17 luglio presso l’impianto di Perugia della Direzione Operativa di Busitalia, che ha coinvolto il top management, il management team e colleghi provenienti da tutta Italia e dalle diverse società della Subholding. La giornata ha rafforzato la visione unitaria dell’azienda e il ruolo centrale delle persone nella messa a terra del Piano Industriale.

Infine, i colleghi dirigenti della Società hanno preso parte alla Convention di Trenitalia nel mese di dicembre 2025.

Nel corso del 2025 è stato implementato – in ambito Busitalia e controllate - il progetto Key People (Risorse Chiave per un Gruppo Leader, già iniziato nel corso del 2024) volto ad assicurare un patrimonio di risorse chiave - opportunamente formate e ingaggiate per perseguire e realizzare gli obiettivi del Piano Industriale.

In tale ambito, sono state attuate specifiche azioni di ingaggio, motivazione e crescita delle competenze per specifici target di risorse anche di Busitalia Veneto individuate all’interno dei vari cluster. Tra le iniziative più ricorrenti citiamo

le Lessons Learned svolte dalla Direzione Tecnica, Direzione Audit e della Struttura Organizzazione e Sistema Normativo della DRUO di Busitalia Sita Nord per i colleghi di tutte le Società del Gruppo, le Tappe di Viaggio dedicate al segmento Young Talent, e "Conosciamoci meglio" dedicata al cluster Link People (vedi capitolo formazione), come momento di condivisione, engagement e formazione insieme ai Responsabili delle strutture tecniche, della Direzione Risorse Umane e Organizzazione di Busitalia e Busitalia Veneto.

Sviluppo

Nel corso dell'anno, si è proseguito con il consueto processo di valutazione delle competenze manageriali per il personale (attraverso le competenti strutture di FSI), tramite lo strumento dell'Assessment Center/Development Center, - ove ancora applicato - e sono state effettuate delle interviste strutturate di valutazione per talune risorse appartenenti al target del personale impiegatizio.

L'anno 2025 è stato anche l'anno relativo alla prima implementazione del consolidamento 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. Sono quindi stati organizzati – nell'ambito del Performance Management di FS e in linea con le relative indicazioni – i cd calibration meeting a completamento dei processi di valutazione del personale dirigente, quadro apicale e in crescita verso posizioni di maggiori responsabilità/complessità.

Nel mese di agosto sono state inoltre formalizzate le tavole di successione per i primi riporti del vertice.

Infine, in linea con le Policy e il calendario di Gruppo FS, sono stati effettuati alcuni interventi di politica meritocratica sia Una Tantum che Ad Personam, nonché alcuni interventi di avanzamenti di carriera.

Organizzazione

Nel corso dell'esercizio 2025 è proseguito il processo di revisione e ottimizzazione dell'assetto organizzativo della Società, in coerenza con il modello organizzativo del Gruppo FS e della Sub Holding Busitalia. In tale contesto, è stata aggiornata la struttura Risorse Umane, in allineamento con il nuovo modello HR della Sub Holding Busitalia Sita Nord S.r.l., che è stata ridefinita e ridenominata Business HR Veneto. La nuova struttura è principalmente dedicata, oltre che al presidio delle attività di gestione delle risorse umane del personale afferente al territorio di competenza, anche alla raccolta e sistematizzazione di tutti i fabbisogni in ambito HR, da trasferire alle strutture centrali di Busitalia per il prosieguo delle attività accentrate di competenza.

Inoltre, è stato rivisto il modello organizzativo della Direzione Operativa, con l'obiettivo di efficientare la gestione del parco rotabili e migliorare il presidio delle linee urbane ed extraurbane, anche attraverso l'introduzione di una gestione centralizzata e remotizzata delle stesse nell'ambito della Centrale Operativa Gomma. Contestualmente, al fine di rafforzare la tempestività e l'efficacia delle risposte alle richieste di primo intervento, è stato istituito un nucleo operativo tecnico dedicato, operante in seno alla medesima Centrale Operativa.

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 del "Modello di Gestione per la Protezione dei Dati Personali", le "Linee Guida per l'applicazione del D. Lgs. n. 231/2001 nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", il "Modello di Governance Internal Audit (Audit Charter)", la linea guida "Strategia fiscale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", la "Procedura operativa per le attività di rendicontazione del servizio nell'ambito dei rapporti contrattuali con l'Ente Affidante", la linea guida "Piccola cassa, mandati di anticipazione e carte di credito aziendali".

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.

Risultano pendenti, in primo grado, n. 4 cause per malattie professionali incardinate da ex dipendenti di APS. 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 2025 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 2025 sono state gestite le quote del PDR 2024 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 2025 si è proseguito con l'adozione dello strumento dello smart working per il personale impiegatizio, attivando 30 nuovi contratti individuali.

Ai fini della predisposizione del "Reporting ai sensi degli European Sustainability Reporting Standards (ESRS)", è stato confermato in ambiente "Board", il piano dei conti che individua puntualmente i dati e le informazioni relative ai KPI Risorse Umane, utili ai fini delle metriche di misurazione previste dagli European Sustainability Reporting Standards. La rilevazione e la gestione di quasi la totalità dei dati di ogni singolo KPI di competenza del 2025 è rendicontato nel sistema ESGeo.

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 siglato a marzo 2024 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.

Nel corso del 2025 è stata avviata la rinegoziazione del contratto di servizio finalizzata a ridefinire il programma di esercizio a seguito dell'innesto delle due nuove linee tranviarie (SIR 2 e SIR 3), la cui attivazione è prevista a settembre 2026 per il SIR 3 e a luglio 2027 per il SIR 2 e riequilibrare il contratto di servizio, anche in considerazione delle misure previste nell'*Addendum* che prevedeva una «verifica intermedia» in occasione dell'avvio della linea tranviaria SIR 3.

In tal senso, si è intimato all'Ente di Governo di procedere al riequilibrio contrattuale ai sensi dell'art. 50 del Contratto di servizio assicurandone la sostenibilità e redditività mediante la necessaria neutralizzazione degli effetti destabilizzanti derivanti dal disequilibrio determinato da cause di forza maggiore e sopravvenienze normative.

Conseguentemente, la Società, con il supporto di un primario studio legale specializzato e di un *advisor*, ha predisposto un nuovo PEF con l'obiettivo di determinare la compensazione aggiuntiva necessaria per il ripristino dell'equilibrio economico-finanziario della concessione.

Per il bacino di Rovigo, sono proseguiti i servizi TPL per l'esercizio 2025 ai sensi della Delibera n. 41 del 4 dicembre 2024 dell'Organo Comune dell'Ente di Governo, ratificata con Determinazione della Provincia di Rovigo n. 2014 del 23.12.2024 che ha disposto di procedere alla proroga dei contratti in essere sino alla data del 31 ottobre 2025.

Con successiva Determinazione della Provincia di Rovigo n. 1585 del 21.10.2025, in considerazione dell'iter della procedura di gara, l'Ente di Governo bacino di Rovigo, ha stabilito che "i contratti di servizio in essere con le aziende affidatarie del servizio di trasporto pubblico locale del Bacino della Provincia di Rovigo continuano ad operare sino al 31 luglio 2026 ed in ogni caso sino all'effettivo avvio del servizio da parte del nuovo gestore aggiudicatario".

Il tutto al fine di garantire la continuità dei servizi medesimi per il tempo strettamente necessario all'espletamento della procedura di gara.

Procedura di gara che prevede il seguente cronoprogramma:

- la presentazione delle offerte alla fine del mese di aprile 2026
- l'aggiudicazione nel mese di luglio 2026;
- l'avvio del nuovo contratto da 1 a 8 mesi dall'aggiudicazione.

Aggiornamento sulle Modifiche del Modello organizzativo di Gruppo

A far data dal 16 giugno 2025 la Società ha preso atto della cessazione dell'attività di direzione e coordinamento esercitata da Trenitalia nei confronti di Busitalia Veneto su base contrattuale a favore della soggezione dell'attività di direzione e coordinamento su base partecipativa. La modalità di esercizio dell'attività da parte di Trenitalia è stata sottoposta ad approvazione consiliare.

Piano industriale 2026-2030

Il piano industriale è stato approvato nel corso del mese di dicembre 2025. Il business plan è stato predisposto, per il bacino di Padova, con il nuovo PEF oggetto di rinegoziazione che ha lo scopo di ridefinire il programma di esercizio a seguito dell'innesto delle due nuove linee tranviarie (SIR 2 e SIR 3) e la cui attivazione è prevista a settembre 2026 per il SIR 3 e a luglio 2027 per il SIR 2. Inoltre, sempre per il bacino di Padova, il piano prevede il riconoscimento del riequilibrio contrattuale ai sensi dell'art. 50 del Contratto di servizio assicurandone la sostenibilità e redditività mediante la necessaria neutralizzazione degli effetti destabilizzanti derivanti dal disequilibrio determinato da cause di forza maggiore e sopravvenienze normative. Per il bacino di Rovigo il piano prevede la continuazione del contratto di servizio ipotizzando l'aggiudicazione della gara alle medesime condizioni attuali.

Interventi normativi

In data 14 maggio 2025 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n.110 il Decreto Interministeriale avente ad oggetto "Revisione delle disposizioni in materia di accise", attuativo del Decreto Legislativo n.43/2025.

Tale decreto prevede il riallineamento delle accise su benzina e gasolio nella misura di 1,50 centesimi per litro. Il medesimo decreto richiama la destinazione delle risorse derivanti dal maggior gettito, alla copertura degli oneri economici connessi al recente rinnovo del Ccnl Autoferrotranvieri-Internavigatori (Intesa dell' 11 dicembre 2024) per il triennio 2024-2026.

In data 11 Novembre 2025 è stata avviata da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la rilevazione dei dati utili alla raccolta dei dati aziendali necessari a consentire il riconoscimento, a preventivo per la competenza 2025, dei costi legati al rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri-Internavigatori 2024-2026 relativa al costo del personale per singolo operatore, quale operazione prodromica alla stima del fabbisogno e, quindi alla successiva adozione di un apposito decreto di riparto.

Per effetto del suddetto Decreto e della richiesta da parte del Ministero dei Trasporti, la Società ha rilevato a titolo di contributi l'importo richiesto a rimborso alle competenti strutture territoriali pari a 1,9 milioni di euro a copertura del 2025 (quale una tantum e incremento minimi tabellari).

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 DDR n° 14061 del 30 dicembre 2025, 9,6 milioni di euro di competenza dell'esercizio 2025.

Informativa in merito alla normativa c.d. "Pillar 2"

Con il d.lgs. 27 dicembre 2023, n. 209 ("decreto n. 209/23"), recante l'attuazione della riforma fiscale in materia di fiscalità internazionale, è stata recepita la direttiva UE 2022/2523 che impone agli Stati membri di adottare, per i gruppi multinazionali con ricavi consolidati superiori a 750 milioni di euro, un livello minimo di tassazione, in ciascuna delle giurisdizioni in cui essi operano, fissato in misura pari al 15%, cd. Pillar 2.

La società Busitalia Veneto si qualifica quale "impresa" o "entità costitutiva" appartenente al gruppo multinazionale facente capo alla "controllante capogruppo", Ferrovie dello Stato Italiane SpA (Ultimate Parent Entity - UPE).

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (Gruppo FS) è soggetto alle regole del Pillar 2, in quanto i ricavi annui, in almeno due dei quattro esercizi precedenti al periodo di imposta 2025, risultanti dal bilancio consolidato della controllante capogruppo, sono superiori a 750 milioni di euro.

Ai fini della relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2025, si è proceduto a calcolare la migliore stima dell'onere da Pillar 2 di competenza del periodo avvalendosi della possibilità di applicare il regime semplificato transitorio basato

sui dati Rendiconti Finanziari Qualificati aggregati per ciascuna giurisdizione rilevante (c.d. CbCR Transitional Safe Harbour o "CbCR TSH") i cui effetti, al soddisfacimento di determinate condizioni, comportano l'azzeramento dell'imposta minima nazionale.

Dall'analisi condotta, rispetto al totale di giurisdizioni in cui risiedono o sono localizzate le entità del Gruppo FS in perimetro Pillar 2, nel periodo di riferimento (31 dicembre 2025), la giurisdizione Italia risulta aver superato i Transitional Safe Harbours (TSH) e, pertanto, non vi sono imposte da Pillar 2 da stanziare.

Altri eventi

Convenzione per interventi di manutenzione straordinaria linea tranviaria SIR 1 di cui al DM 443/2021 e riferiti all'annualità 2025.

Nel corso del 2025 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 S.p.A. una convenzione finalizzata al finanziamento degli interventi di manutenzione straordinaria per l'annualità 2025 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 previsti nell'annualità 2025 per un importo complessivo di 2.874 mila euro ed ascrivibili agli interventi a valere sul finanziamento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di cui al D.M. 443/2021.

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

Nel corso dell'esercizio la Società ha rinnovato l'adesione al Consolidato Fiscale, ai sensi dell'art. 117 D.P.R. 917/86 ("TUIR"), con la capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane Spa per il triennio 2025-2027.

Informativa relativa all'articolo 2497 ter

La Società è sottoposta ad attività di direzione e coordinamento di Trenitalia S.p.A., Capofila di Business Unit Trasporto Passeggeri del Gruppo FS alla quale la Società appartiene.

L'attività di direzione e coordinamento viene esercitata su base partecipativa. Busitalia Veneto ha inoltre adottato il Regolamento di Business Unit Trasporto Passeggeri emanato da Trenitalia S.p.A., che disciplina l'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento di quest'ultima su base partecipativa nei confronti della Società.

L'articolo 2.3 del citato Regolamento prevede che, tra le altre, ciascuna Società della Business Unit Trasporto – Passeggeri adotta le decisioni susseguenti ad un atto di direzione e coordinamento formulato dalla Capofila di Business Unit, 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 2.4 del citato Regolamento prevede altresì che qualora, tra le altre, una Società della Business Unit Trasporto – Passeggeri ritenga di non conformarsi all'atto di direzione e coordinamento formulato dalla Capofila di Business Unit, dovrà tempestivamente darne motivata comunicazione scritta a quest'ultima.

L'articolo 3 del Regolamento prevede inoltre la Capofila di Business Unit provvede al recepimento nell'ambito della Business Unit Trasporto – Passeggeri degli atti di direzione e coordinamento formulati dalla Holding che hanno valenza generale per tutte le società del Gruppo ovvero valenza specifica per la Business Unit. Qualora una Società della Business Unit Trasporto – Passeggeri ritenga di non conformarsi all'atto di direzione e coordinamento della Holding recepito nell'ambito della Business Unit, dovrà tempestivamente darne motivata comunicazione scritta alla Capofila di Business Unit (che a propria volta ne informa la Holding).

Il Consiglio di Amministrazione di Busitalia Veneto ha adottato le seguenti decisioni a seguito di atti di direzione e coordinamento della Holding Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., adottati e recepiti da Trenitalia S.p.A.:

- Condivisione del nuovo Modello di Governance del Gruppo FS Italiane
- Aggiornamento del Modello di Governance Internal Audit (Audit charter) emanato da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
- Modifica dello Statuto dell'Organismo di Vigilanza in coerenza con le Linee Guida per l'applicazione del D. Lgs. n. 231/2001 nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
- Adozione del Regolamento di Business Unit Trasporto Passeggeri

Busitalia Veneto ha inoltre adottato ulteriori altri 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 della presente Relazione, 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 il 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 adesione e nel rispetto delle Procedure Amministrativo Contabili di Gruppo e societarie e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

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

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nel dicembre 2025 il Consiglio di Amministrazione di Busitalia Veneto ha approvato il Piano industriale 2026-2030 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 2026 approvato nel mese di febbraio 2026.

Il nuovo Piano riflette i flussi economico-patrimoniali derivanti dalla predisposizione di un nuovo PEF, per il bacino di Padova, redatto sulla base della metodologia regolatoria con l'obiettivo di determinare la compensazione aggiuntiva necessaria per il ripristino dell'equilibrio economico-finanziario della concessione. La compensazione è stata calcolata, per la durata dell'intera concessione, secondo l'approccio metodologico dell'Autorità Regolatrice dei Trasporti (ART) ed è stata determinata anno per anno in funzione dell'andamento dei costi operativi degli ammortamenti e dell'utile ragionevole garantendo in ogni esercizio l'equilibrio contrattuale. Inoltre, i flussi economico-patrimoniali riflettono la prosecuzione del servizio per il bacino di Rovigo.

Di seguito si riportano i punti salienti del Business Plan per il bacino di Padova:

- ridefinizione del programma di esercizio a seguito dell'innesto delle due nuove linee tranviarie (SIR 2 e SIR 3), la cui attivazione è prevista a settembre 2026 per SIR 3 e a luglio 2027 per SIR 2;
- corrispettivo addizionale determinato al fine di ristabilire l'equilibrio economico-finanziario del contratto anche in considerazione delle misure previste nell'Addendum siglato a marzo 2024 che prevedeva una «verifica intermedia» in occasione dell'avvio della linea tranviaria SIR 3;
- compensazione aggiuntiva per gli anni pregressi 2021-2025 mediante la necessaria neutralizzazione degli effetti destabilizzanti derivanti dal disequilibrio determinato da cause di forza maggiore e sopravvenienze normative;
- riconoscimenti del Fondo Nazionale Trasporti;
- introduzione di una nuova manovra tariffaria a partire da gennaio 2027 (+18% tariffe bacino urbano e +5% tariffe bacino extraurbano);

- ristori per i rinnovi contrattuali per l'intero arco di piano;
- investimenti rilevanti di oltre 63 milioni di euro -a cui corrisponderanno circa l'80% di contributi al fine di rendere la flotta autobus e le infrastrutture più moderne ed allineate all' esigenza di crescita futura e promuovere una maggiore efficienza operativa;
- maggiori ammortamenti derivanti dai nuovi investimenti;
- dinamiche di costi che riflettono le direttrici operative sopra esposte;
- rafforzamento dell'organico nella struttura manutentiva del tram.

Di seguito si riportano i punti salienti del Business Plan per il bacino di Rovigo:

- aggiudicazione della gara ipotizzando le medesime condizioni attuali.

Nel corso del Piano si prevede anche che emergeranno alcune tendenze distintive, caratterizzate da un incremento nel numero di passeggeri. Questo fenomeno è attribuibile principalmente all'entrata in servizio delle nuove linee tramviarie, la cui maggiore capacità di trasporto e significativa riduzione dei tempi di percorrenza rappresentano elementi fondamentali per il miglioramento dei principali indicatori di performance (KPI).

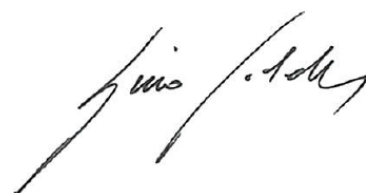
Tale sviluppo non solo permetterà di ampliare l'offerta del servizio, ma contribuirà anche ad ottimizzare le prestazioni operative, garantendo un sistema di trasporto più efficiente e maggiormente rispondente alle esigenze della cittadinanza e delle infrastrutture urbane.

Dal punto di vista finanziario i flussi futuri attesi dai maggiori ricavi derivanti dalle direttrici sopra esposte, oltre che dal supporto finanziario della holding del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane con la proroga richiesta della linea di credito, consentiranno alla Società di far fronte alle proprie obbligazioni nei prossimi 12 mesi.

Dal punto di vista patrimoniale, l'eventuale fabbisogno effettivo di capitale potrà essere determinato con precisione solo dopo il closing della rinegoziazione del contratto di servizio per il bacino di Padova.

Padova, 3 marzo 2026

L'Amministratore Delegato



Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2025

Prospetti contabili

Conto economico

		<i>Valori in unità di euro</i>	
	Note	2025	2024
Ricavi e Proventi		103.733.880	105.112.219
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	99.174.070	97.761.244
Altri proventi	5	4.559.810	7.350.975
Costi operativi		(97.782.820)	(99.477.184)
Costo del personale	6	(44.581.448)	(42.926.195)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	7	(11.388.864)	(12.611.222)
Costi per servizi	8	(31.079.637)	(31.573.051)
Altri costi operativi	9	(593.372)	(659.385)
Capitalizzazione costi per lavori interni		-	-
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	10	(10.139.499)	(11.707.331)
Risultato operativo		5.951.060	5.635.035
Proventi e oneri finanziari		(3.011.431)	(4.115.326)
Proventi finanziari	11	137.861	331.170
Oneri finanziari	12	(3.149.292)	(4.446.496)
Risultato prima delle imposte		2.939.629	1.519.709
Imposte sul reddito	13	(335.814)	(61.887)
Risultato del periodo delle attività continuative		2.603.816	1.457.822
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		-	-
Risultato netto d'esercizio		2.603.816	1.457.822

Conto economico complessivo

		<i>valori in unità di euro</i>	
	Note	2025	2024
Risultato netto d'esercizio	23	2.603.816	1.457.822
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:	23	85.093	(33.232)
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	23	111.964	(43.726)
Effetto fiscale Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	23	(26.871)	10.494
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		85.093	(33.232)
Conto economico complessivo dell'esercizio		2.688.909	1.424.590

Situazione patrimoniale – finanziaria

		<i>Valori in unità di euro</i>		
		Note	31.12.2025	31.12.2024
Attività				
Attività non correnti				
Immobili, impianti e macchinari	14	80.565.466	77.623.636	
Attività immateriali	15	7.921	15.840	
Attività per imposte anticipate	16	265.188	292.059	
Altre Attività	17	22.735	22.735	
	Totale	80.861.310	77.954.270	
Attività correnti				
Rimanenze	18	1.775.491	2.194.692	
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	19	3.774.993	3.766.480	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	20	3.935	1.676	
Crediti tributari	21	0	11.953	
Crediti commerciali	22	27.322.623	24.862.727	
Altre attività correnti	17	5.851.245	10.408.262	
	Totale	38.728.287	41.245.790	
Totale attività		119.589.598	119.200.060	
Patrimonio netto e passività				
Patrimonio netto				
Capitale sociale versato	23	20.500.000	20.500.000	
Riserve	23	106.349	21.256	
Utili (perdite) portati a nuovo	23	-14.947.200	-16.405.022	
Risultato del periodo	23	2.603.816	1.457.822	
	Totale	8.262.965	5.574.056	
Passività				
Passività non correnti				
Finanziamenti a medio/lungo termine	24	21.332.354	22.610.146	
Benefici ai dipendenti	25	4.105.347	4.875.881	
Fondi rischi e oneri	26	4.134.645	3.478.611	
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	27	15.835.034	20.913.087	
Passività per imposte differite	16	0	-	
Altre passività	28	121.809	111.809	
	Totale	45.529.189	51.989.534	
Passività correnti				
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	24	20.425.883	16.229.434	
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	27	4.441.263	3.877.563	
Debiti per imposte sul reddito	29	166.945	-	
Debiti commerciali correnti	30	28.596.730	27.885.092	
Altre passività correnti	28	12.166.624	13.644.381	
	Totale	65.797.445	61.636.470	
Totale passività		111.326.634	113.626.004	
Totale patrimonio netto e passività		119.589.598	119.200.060	

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

Valori in unità di euro

	Riserve										Totale Patrimonio Netto
	Capitale sociale	Riserve			Riserve di valutazione			Totale Riserve	Utile (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Uti (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti					
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									2.708.065	-2.708.065	-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente											-
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
Saldo al 1° gennaio 2025	20.500.000	140.727	-	-	-	-	-119.471	21.256	-16.405.022	1.457.822	5.574.056
Aumento di capitale (riduzione di capitale)											-
Distribuzione dividendi									1.457.822	-1.457.822	-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente											-
Altri movimenti											-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato							85.093	85.093			85.093
di cui:											
Attività finanziarie disponibili alla vendita											-
Utile/(Perdita) relativi ai benefici attuariali							111.964	111.964			-
Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali							-26.871	-26.871			-
Utile/(Perdita) d'esercizio									2.603.816		2.603.816
Saldo al 31 dicembre 2025	20.500.000	140.727	-	-	-	-	-34.378	106.349	-14.947.200	2.603.816	8.262.965

Rendiconto finanziario

Valori in unità di euro

	2025	2024
Utile/(perdita) di esercizio	2.603.816	1.457.822
Imposte sul reddito	335.814	61.887
Proventi/Oneri finanziari	3.011.430	4.115.326
Ammortamenti	10.139.499	9.901.576
Accantonamenti e svalutazioni	1.193.544	948.412
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(167.220)	(54.950)
Variazione delle rimanenze	419.201	398.011
Variazione dei crediti commerciali	(2.459.896)	(8.502.364)
Variazione dei debiti commerciali	711.638	(7.682.614)
Variazione delle altre passività	(1.497.505)	208.492
Variazione delle altre attività	4.554.523	6.725.707
Utilizzi fondi rischi e oneri	(537.510)	-
Pagamento benefici ai dipendenti	(785.850)	(364.655)
Variazione dei crediti/debiti per imposte	-	-
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	(1.729.020)	(2.158.152)
Imp.sul reddito pagate al netto dei cred.d'imposta rimborsati	(119.511)	-
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ OPERATIVA	15.672.953	5.054.498
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(37.240.731)	(10.297.293)
Investimenti in Attività immateriali	-	-
Investimenti al lordo dei contributi	(37.240.731)	(10.297.293)
Contr-Immobili, impianti e macchinari	23.428.278	12.722.599
Contributi	23.428.278	12.722.599
Disinvestimenti in Immobili, impianti e macchinari	167.240	54.950
Disinvestimenti in Attività immateriali	-	-
Disinvestimenti	167.240	54.950
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO	(13.645.213)	2.480.256
Canoni per leasing finanziario	(4.935.626)	(5.471.088)
Erogazione di finanziamenti a medio/lungo termine	-	5.205.322
Rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(2.081.342)	(11.414.856)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	-	(6.209.534)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	5.000.000	-
Variazioni delle passività finanziarie	-	(234.945)
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ FINANZIARIA	(2.016.969)	(11.915.567)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo	10.772	(4.380.813)
Disponibilità liquide a inizio periodo	3.768.156	8.148.969
Disponibilità liquide a fine periodo	3.778.928	3.768.156
di cui:		
Denaro e valori in cassa	3.935	1.676
Depositi bancari e postali	-	-
c/c <i>intercompany</i>	3.774.993	3.766.480

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 3 marzo 2026 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 2025 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 2025 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 2025 registra un utile di 2.604 mila euro dopo aver effettuato ammortamenti e svalutazioni per 10.139 mila euro e registrato oneri finanziari netti per Euro 3.011 mila euro circa. La Società presenta al 31 dicembre 2025 un valore dei Mezzi Propri pari a 29.451 mila euro. Alla predetta data il Patrimonio Netto è pari ad 8.263 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 58.256 mila euro (59.862 mila euro al 31 dicembre 2024) di cui quota corrente pari a circa 21.088 mila euro (16.339 mila euro al 31 dicembre 2024). Da segnalare che tale indebitamento è prevalentemente verso il gruppo al netto della quota di IFRS 16 verso terzi pari a 20.276 mila euro (di cui 4.441 mila euro nel breve periodo). L'indebitamento finanziario netto comprende, inoltre, una linea di credito revolving di 15.000 mila euro con la Holding del Gruppo FS. Il capitale circolante netto della Busitalia Veneto al 31 dicembre 2025 – per tale intendendosi la differenza tra attività correnti e passività correnti – è negativo ed è pari a circa Euro 6.080 mila euro (3.849 mila euro – negativo – al 31 dicembre 2024) e la Società presenta debiti commerciali pari a 28.597 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 proroga che proseguirà per l'esercizio 2026 ai sensi della Determinazione della Provincia di Rovigo n. 1585 del 21.10.2025.

Tale determinazione ha previsto, richiamando la determinazione dirigenziale n. 2014 del 23/12/2024, di procedere alla proroga dei contratti in essere con le aziende affidatarie del servizio di trasporto pubblico locale del Bacino della Provincia di Rovigo sino al 31 luglio 2026 ed in ogni caso sino all'effettivo avvio del servizio da parte del nuovo gestore aggiudicatario.

Dal punto di vista finanziario, gli Amministratori ritengono che i flussi futuri attesi dalle direttrici utilizzate dalla redazione del Business Plan 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 2026 ha conseguito ricavi da mercato dalla clientela registrando un +3,3% rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente e registrato gli incassi dei corrispettivi dei servizi minimi di competenza dell'esercizio 2025. 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 del Gruppo FS, concessa per 15 milioni di euro fino al 31 marzo 2026 ed è stata richiesta la proroga fino al 31 marzo 2027. 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 del Gruppo 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. 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. Le aliquote di ammortamento e le vite utili sono le seguenti:

Categoria	Aliquota di ammortamento
Concessioni., licenze, marchi e dir. simili	33,33%

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

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

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

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

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

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 2025 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, si basa sui seguenti parametri di rischio:

- Probability of Default: La stima della PD viene ricavata dal matching della classe di rating Standard & Poor's, delle varie tipologie di controparti, rispetto alle matrici di PD pubbliche messe a disposizione dalle principali agenzie di rating del credito (ECAI). La probabilità di default viene poi integrata con un macroeconomic scalar al fine di considerare le informazioni previsionali (componente forward-looking) sul parametro di rischio PD.
- Exposure at Default: l'EAD è convenzionalmente definito come il valore nominale lordo dell'attività finanziaria, alla data di valutazione.
- Loss Given Default: Il valore di LGD viene posto in maniera flat su tutti gli orizzonti temporali, salvo nei casi in cui ci sia un modello interno di LGD che consenta la modifica di tale valore di default.

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'allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*, v) la rilevazione del ricavo.

I ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente. Nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (*performance obligation*). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, la Società rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per le obbligazioni di fare adempiute nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (*over the time*), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo

dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi la Società utilizza il Metodo basato sugli *input* (*cost-to-cost method*). I ricavi sono rilevati sulla base degli input impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli input totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli *input* risultano distribuiti uniformemente nel tempo, la Società rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti.

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

Ricavi per servizi di trasporto

I ricavi da servizio di trasporto derivano dai servizi legati al trasporto delle persone e delle merci in ambito nazionale. 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 E INTERPRETAZIONI DI PRIMA ADOZIONE

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni di prima adozione

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2025.

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.

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

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) chiarire la data di rilevazione ed eliminazione contabile di alcune attività e passività finanziarie, con una nuova eccezione prevista per alcune passività finanziarie regolate tramite un sistema elettronico di trasferimento di denaro; (ii) chiarire e aggiungere ulteriori indicazioni nel valutare se un'attività finanziaria soddisfa il criterio dei solely payments of principal and interest (SPPI); (iii) aggiungere nuova informativa per alcuni strumenti con termini contrattuali che possono modificare i flussi di cassa (per esempio, alcuni strumenti finanziari con caratteristiche legate al raggiungimento di obiettivi ambientali, sociali e di governance); e (iv) aggiornare l'informativa sugli strumenti di equity valutati al fair value rilevato negli Other Comprehensive Income (FVOCI). Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2026 ed è in corso la

valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sui prossimi bilanci redatti dalla società.

Amendments to IFRS 9 and IFRS 7 - Contracts Referencing Nature-dependent Electricity, emanato a dicembre 2024. Le modifiche mirano a una migliore rappresentazione degli effetti finanziari derivanti da alcuni contratti di acquisto o vendita di energia elettrica da fonti rinnovabili (per esempio, eolico e solare). Tali contratti comportano l'esposizione alla variabilità della quantità sottostante di energia elettrica perché la fonte della sua generazione dipende da condizioni naturali incontrollabili (per esempio, le condizioni meteorologiche). Sono inclusi nella tipologia descritta sia alcuni contratti per l'acquisto o la vendita di energia elettrica da fonti rinnovabili, spesso strutturati come accordi a lunga scadenza (ovvero, physical Power Purchase Agreements, PPA), sia gli strumenti finanziari che fanno riferimento a tale tipologia di elettricità (ovvero, Virtual Power Purchase Agreements, VPPA). 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.

Annual Improvements Volume 11, emesso a luglio 2024. Il documento contiene modifiche formali e chiarimenti ad alcuni standard esistenti. Nel dettaglio, sono stati modificati i seguenti principi: (i) "IAS 7 – Cost method", la modifica elimina il termine "metodo del costo", non più definito nei principi contabili IFRS; (ii) "IFRS 9 – Lessee derecognition of lease liabilities", la modifica risolve una potenziale mancanza di chiarezza relativa al modo in cui un locatario contabilizza l'eliminazione contabile di una passività per leasing, chiarendo che qualsiasi utile o perdita risultante deve essere rilevato a Conto economico; (iii) "IFRS 9 – Transaction price", la modifica rimuove il riferimento, nell'Appendice A dell'IFRS 9, alla definizione di "prezzo di transazione" contenuta nell'IFRS 15, considerato che il termine è utilizzato in particolari paragrafi dell'IFRS 9 con un significato non necessariamente coerente con la definizione di tale termine nell'IFRS 15; (iv) "IFRS 7 – Gain or loss on derecognition", la modifica chiarisce una potenziale confusione derivante da un riferimento obsoleto a un paragrafo che è stato eliminato dal principio in occasione dell'emissione dell'IFRS 13 – Fair Value Measurement"; (v) "IFRS 7 – Disclosure of deferred difference between fair value and transaction price", la modifica chiarisce un'incoerenza tra il principio e le relative linee guida applicative, emersa quando una modifica, consequenziale all'emissione dell'IFRS 13, è stata apportata al principio, ma non al corrispondente paragrafo delle linee guida implementative; (vi) "IFRS 7 – Introduction and credit risk disclosures", la modifica risolve una potenziale confusione chiarendo come applicare la pertinente guida applicativa e semplificando alcune spiegazioni; (vii) "IFRS 10 – Determination of a de facto agent", la modifica chiarisce come un investitore deve determinare se un altro soggetto agisce per suo conto; (viii) "IFRS 1 – Hedge accounting by a first-time adopter"; la modifica migliora la coerenza tra i requisiti per l'hedge accounting previsti nell'IFRS 9 e nell'IFRS 1. Ciascuna delle modifiche sarà applicabile, previa omologazione, a partire dagli esercizi annuali che avranno inizio dal 1° gennaio 2026 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sui prossimi bilanci redatti dalla società.

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

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

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 sua applicazione potrebbe determinare sui prossimi bilanci redatti dalla Società.

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 sua applicazione potrebbe determinare sui prossimi bilanci redatti dalla Società.

Amendments to IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures – Il 21 agosto 2025 lo IASB ha pubblicato le modifiche all'IFRS 19 al fine di prevedere requisiti di informativa ridotti per i principi contabili nuovi e/o modificati tra febbraio 2021 e maggio 2024, in quanto la versione pubblicata nel maggio 2024 includeva i requisiti di informativi ridotti per i principi contabili pubblicati fino a febbraio 2021. Lo IASB valuterà la possibilità di modificare l'IFRS 19 ogni volta che verrà emesso/modificato uno standard contabile. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2027 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

Amendments to IAS 21 Translation to a Hyperinflationary Presentation Currency: Il 13 novembre 2025 lo IASB ha pubblicato le modifiche allo IAS 21 al fine di specificare le procedure di conversione per un'entità la cui valuta di presentazione è quella di un'economia iperinflazionata. L'entità applica le modifiche se: (i) la sua valuta funzionale è quella di un'economia non iperinflazionistica e sta traducendo i suoi risultati nella valuta di un'economia iperinflazionistica; oppure si tratta di tradurre nella valuta di un'economia iperinflazionata i risultati di un'operazione estera la cui valuta funzionale è quella di un'economia non iperinflazionata. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2027 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

USO DI STIME E VALUTAZIONI

La redazione del bilancio di esercizio richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli

riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime, fra cui la crisi tra Russia e Ucraina e la crisi in Medio Oriente, la situazione macroeconomica e l'applicazione di dazi e/o altre restrizioni commerciali, 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 (99.174 mila euro)

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>		
	2025	2024	Variazione
Ricavi da mercato	37.504	35.842	1.662
T.P.L. Extraurbano	17.769	17.135	634
T.P.L. Urbano	19.028	18.577	451
Servizi sostitutivi	707	130	577
Ricavi da Regioni	58.834	56.107	2.727
Regione Veneto	58.834	56.107	2.727
Altri ricavi	2.836	5.813	(2.977)
Ristori Covid-19	(75)	5.023	(5.098)
Ristori Carburante ed energia elettrica	147	-	147
Ristori vacatio CCNL	1.875	-	1.875
Oneri malattia	24	23	1
Altri contributi	3	-	3
Pubblicità	715	593	122
Altri ricavi	147	174	(27)
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	99.174	97.761	1.413

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 1.662 mila euro (+4,6%) è riconducibile principalmente ad un incremento nei volumi dei passeggeri transitati sulle linee sia urbane che extraurbane oltre all'aumento tariffario.

I Ricavi da Regioni includono, principalmente i corrispettivi chilometrici derivanti dai contratti di servizio del Bacino di Padova (40.197 mila euro) e dal servizio in proroga del Bacino di Rovigo (9.017 mila euro), oltre al finanziamento del Fondo Nazionale Trasporti previsto per l'esercizio 2025 per 9.621 mila euro. Rispetto all'esercizio precedente si rileva una variazione del saldo dei corrispettivi di 2.727 mila euro determinata da un lato dal maggior valore delle risorse attribuite alla Società a titolo di Fondo nazionale trasporti (+ 4.738 mila euro rispetto al 2024) dall'altro dal maggior valore che era stato contabilizzato nel 2024 per il Fondo nazionale di competenza del 2023 (-2.290 mila euro del solo bacino di Rovigo). Si rilevano inoltre altre variazioni nette complessivamente pari a 280 mila euro per ulteriori corrispettivi.

Gli Altri ricavi ammontano complessivamente a 2.836 mila euro e fanno riferimento per 1.875 mila euro alla copertura degli oneri economici sostenuti dalla Società con la sottoscrizione del rinnovo del contratto collettivo nazionale del trasporto pubblico locale (CCNL) di I° livello e alla copertura degli oneri per la vacatio contrattuale 2024 del CCNL, per 715 mila euro a ricavi da vendita di spazi pubblicitari presso le fermate e pubblicità veicolata, per 147 mila euro iscritti a fronte del riconoscimento per l'esercizio 2025 dei ristori del carburante, per 24 mila euro all'ammontare degli oneri di malattia, oltre a conguagli negativi per 75 mila euro di ristori Covid-19 e per 150 mila ad altri ricavi di importo residuale.

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

valori in migliaia di euro

	Attività trasporto						Attività altri servizi						Totale					
	2025			2024			2025			2024			2025			2024		
	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3
Mercato geografico																		
Nazionale	96.338			91.948									96.338			91.948		
Europeo																		
Extra UE																		
Totale ricavi da contratti con i clienti	96.338			91.948									96.338			91.948		
Tempistica per la rilevazione dei ricavi																		
Servizi trasferiti in un determinato momento																		
Servizi trasferiti nel corso del tempo	96.338			91.948									96.338			91.948		
Totale ricavi da contratti con i clienti	96.338			91.948									96.338			91.948		
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni																		
TOTALE RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	96.338			91.948									96.338			91.948		

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

Valori in migliaia di euro

	31.12.2025	31.12.2024
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	-	-
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti"	-	-
Attività da contratto	21.205	20.998
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 2025 non ha rilevato le attività da contratto relative ai Riequilibri economico finanziari attesi.

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

valori in migliaia di euro

	2025	2024	Variazione
Obblighi tariffari e di servizio	58.834	56.107	2.727
per il trasporto viaggiatori	58.834	56.107	2.727
per il trasporto merci	-	-	-
Totale	58.834	56.107	2.727

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

valori in migliaia di euro

	Attività da contratto	Passività da contratto
Saldo al 31 dicembre 2024	20.998	-
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	(12.881)	-
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	13.087	-
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento	-	-
Aggregazioni aziendali	-	-
Altre variazioni	-	-
Saldo al 31 dicembre 2025	21.204	-

5 Altri proventi (4.560 mila euro)

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

Valori in migliaia di euro

	2025	2024	Variazione
Proventi e prestazioni diverse	4.391	7.295	(2.904)
Rimborsi dal personale	1	1	-
Plusvalenze da alienazione immobilizzazioni	-	-	-
Plusvalenze da alienazione partecipazioni	-	-	-
Plusvalenze ordinarie	168	55	113
Plusvalenze da alienazione rimanenze	-	-	-
Altri Proventi	4.560	7.351	(2.791)

La voce "Altri proventi" presenta un saldo pari a 4.560 mila euro con una variazione in diminuzione di 2.791 mila euro. Di seguito il dettaglio delle principali componenti di ricavo incluse nei "proventi e prestazioni diverse":

- Indennizzi assicurativi per 387 mila euro in aumento di 125 mila euro rispetto all'esercizio precedente;
- Multe e penalità derivanti dalla lotta all'evasione tariffaria 1.323 mila euro sostanzialmente in linea rispetto al 2024 con una variazione di 14 mila euro oltre a penalità di gruppo per 11 mila euro verso la società che gestisce la manutenzione dei mezzi della società in diminuzione di 68 mila euro rispetto al 2024 (79 mila euro)
- Ricavi infragruppo pari a 35 mila euro principalmente legati a cessione di materiali di utilizzo in diminuzione di 323 mila euro in quanto nel 2024 era stato sottoscritto un accordo con la società che gestisce le manutenzioni infragruppo;
- Penali attive per inadempienze contrattuali da parte dei fornitori per ritardi nelle consegne per euro 2.240 mila euro oltre a penali attive per accordo transattivo concluso con un fornitore di 165 mila euro;
- Altri ricavi diversi per 230 mila euro.

Inoltre, nell'esercizio sono state rilevate plusvalenze relative alla vendita di mezzi obsoleti nella strategia di rinnovamento del parco mezzi pari a 168 mila euro rispetto ai 55 mila euro del 2024.

6 Costo del personale (44.581 mila euro)

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2025	2024	Variazione
· Salari e stipendi	30.522	29.138	1.384
· Oneri sociali	9.082	8.656	426
· Altri costi del personale a ruolo	(387)	(447)	60
· Trattamento di fine rapporto	1.959	1.937	22
· Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	1.274	1.383	(109)
Personale a ruolo	42.450	40.667	1.783
· Salari e stipendi	-	10	(10)
· Oneri sociali	-	-	-
Personale autonomo e collaborazioni	-	10	(10)
· Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	665	854	(189)
· Altri costi collegati al personale	1.466	1.395	71
Altri costi del personale	2.131	2.249	(118)
Totale	44.581	42.926	1.655

La voce **Costo del Personale** presenta un incremento pari a 1.655 mila euro dovuto essenzialmente ad un effetto costo in aumento di 2.546 mila euro e un effetto consistenze in riduzione di 891 mila euro.

Nel dettaglio si rileva un incremento della voce "personale a ruolo" di 1.783 mila euro a seguito dei seguenti fenomeni:

- Adeguamento dei costi per 1.466 mila euro prevalentemente per rinnovo del contratto nazionale del lavoro;

- Incremento dei costi per competenze accessorie per 717 mila euro di cui 584 mila euro relativi ai maggiori stanziamenti di competenza del periodo in particolare l'accertamento dei costi per vacatio contrattuale CCA oltre a 133 mila euro in aumento per costi accessori di periodo;
- Incremento delle prestazioni aggiuntive straordinarie di 251 mila euro;
- Incremento dei costi per adeguamento del fondo ferie per 240 mila euro;
- Decremento di 891 mila euro per effetto della riduzione delle FTE medie di n. 15,75 unità.

La tabella che segue indica il personale medio per qualifica relativo all'esercizio 31 dicembre 2025:

	2025	2024	Variazione
Personale			
Dirigenti	3	5	(2)
Quadri	13	10	3
Altro personale	876	856	20
TOTALE CONSISTENZA	892	871	21
Totale CONSISTENZA MEDIA	859,92	875,67	(15,75)

7 Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (11.389 mila euro)

La voce è così dettagliata:

	2025	2024	Variazione
	<i>valori in migliaia di euro</i>		
Materiali e materie di consumo c/magazzino	867	1.427	(570)
Acquisti a consumo	380	390	(10)
Energia elettrica e combustibili per la trazione	10.115	10.794	(679)
Accantonamenti e rilasci	27	-	27
Totale	11.389	12.611	(1.232)

La voce registra un decremento nell'esercizio pari a 1.232 mila euro dovuto ai minori utilizzi di materiali di consumo e ricambi (-570 mila euro) per minore attività di manutenzione interna effettuata sui mezzi, a cui si aggiunge un decremento dei consumi di carburante e di energia elettrica con una variazione netta in diminuzione di 679 mila euro.

Al 31 dicembre 2025 è stato adeguato il fondo svalutazione magazzino per un importo pari a 27 mila euro.

8 Costi per servizi (31.080 mila euro)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2025	2024	Variazione
Altre prestazioni collegate al Trasporto	7.765	8.396	(631)
Prestazioni per il trasporto	7.765	8.396	(631)
Servizi pulizia ed altri servizi Appaltati	2.344	1.940	404
Manutenzioni e riparazioni beni immobili e mobili	10.072	10.949	(877)
Manutenzioni accantonamenti e rilasci	-	-	-
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	12.416	12.889	(473)
Servizi immobiliari e utenze	1.397	1.242	155
Servizi amministrativi ed informatici	3.093	2.934	159
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	-	-	-
Costi per godimento beni di terzi	525	453	72
Diversi	5.884	5.659	225
Prestazioni professionali	309	216	93
Assicurazioni	2.718	2.423	295
Consulenze	83	82	1
Provvigioni alle agenzie	1.437	1.535	(98)
Altro	1.337	1.403	(66)
Totale Costi per Servizi	31.080	31.573	(493)

Con riferimento ai **Costi per servizi** si riscontra un decremento di 493 mila euro riconducibile principalmente all'effetto congiunto delle variazioni di seguito dettagliate:

- (a) Costi per le prestazioni legate al trasporto: decremento di 631 mila euro derivante dalla riduzione dei servizi sostitutivi richiesti a fornitori terzi;
- (b) Costi di manutenzione, pulizia e altri servizi appaltati: decremento di 473 mila euro per effetto principalmente di minori interventi manutentivi effettuati sul materiale rotabile;
- (c) Costi dei service amministrativi ed informatici: incremento di circa 159 mila euro legato principalmente ai conguagli dei service infragruppo forniti;
- (d) Costi per assicurazioni: incremento di 295 mila euro a fronte dell'acquisto di autobus entrati in esercizio nel 2025;
- (e) Altre variazioni minori di voci di costo residuali.

9 Altri costi operativi (593 mila euro)

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2025	2024	Variazione
Altri costi	226	190	36
Indennità per danni assicurativi	156	143	13
Minusvalenze	-	-	-
Tasse di possesso	211	326	(115)
Accantonamenti	-	-	-
Totale	593	659	(66)

La voce registra una variazione diminuzione di 66 mila euro determinata dall'effetto congiunto delle seguenti variazioni:

- (a) Maggiori franchigie per 13 mila euro a seguito di maggiori sinistri registrati nell'esercizio;
- (b) Minori costi per tasse di possesso per 115 mila euro a fronte della rottamazione di circa 160 autobus
- (c) Maggiori costi per imposte indirette, quote associative e oneri diversi per complessivi 36 mila.

10 Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni (10.140 mila euro)

La voce è di seguito dettagliata:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2025	2024	Variazione
- Amm.to attività immateriali	8	15	(7)
- Amm.to attività materiali e investimenti immobiliari	10.132	9.887	245
- Utilizzo fondo rettifiche ammortamenti	-	-	-
- Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie	-	1.806	(1.806)
Totale	10.140	11.708	(1.568)

La voce accoglie al 31 dicembre 2025 un importo pari a 10.140 mila euro composto principalmente dagli ammortamenti connessi alla normale gestione degli investimenti. Nel 2025, la società non ha fatto rettifiche di valore su attività finanziarie così come emerso dall'applicazione dell'IFRS9.

La voce ammortamenti include gli impatti dell'IFRS 16 pari a 3.853 mila euro nel 2025 rispetto a 4.228 mila euro del 2024 registrando una variazione in diminuzione di 376 mila euro.

11 Proventi finanziari (138 mila euro)

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2025	2024	Variazione
Proventi finanziari diversi	138	331	(193)
Totale	138	331	(193)

La voce risulta essere composta da interessi attivi su conto corrente intersocietario sottoscritto con la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per 138 mila euro. Non sono stati rilevati nel 2025 interessi maturati verso clienti per 104 mila euro presenti nell'esercizio precedente.

12 Oneri finanziari (3.149 mila euro)

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2025	2024	Variazione
Oneri finanziari su finanziamenti Fercredit	1.411	2.102	(691)
Oneri finanziari su debiti	418	561	(143)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	127	156	(29)
Oneri finanziari diversi	38	33	5
Oneri finanziari su leasing	1.155	1.595	(440)
Totale Oneri Finanziari	3.149	4.447	(1.298)

Gli Oneri Finanziari sono costi composti da interessi passivi su finanziamenti a medio lungo termine sottoscritti con Fercredit SpA per l'acquisto di autobus pari a 1.411 mila euro, dagli oneri derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 per 1.155 mila euro, da *Interest Cost* su TFR per 127 mila euro e da commissioni bancarie e postali, commissioni su fidejussioni per un importo complessivo di 38 mila euro.

Gli oneri finanziari su debiti fanno riferimento agli interessi passivi maturati sulla linea di credito concessa dalla Holding del Gruppo FS e sono pari a 418 mila euro.

La variazione in diminuzione registrata sugli oneri finanziari è da imputarsi principalmente all'andamento dei tassi di interesse e per effetto dei rimborsi.

13 Imposte sul reddito (336 mila euro)

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2025	2024	Variazione
IRAP	324	169	155
IRES	37	-	37
Imposte differite e anticipate	-	(123)	123
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(25)	16	(41)
Totale imposte sul reddito	336	62	274

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 2025 la società ha conseguito un risultato fiscale positivo, ma ha potuto compensare, in base agli accordi di consolidato fiscale, le perdite cedute negli esercizi precedenti alla consolidante, rilevando un IRES corrente di 37 mila euro. L'IRAP corrente risulta essere pari a 324 mila Euro, in aumento rispetto all'esercizio precedente, per l'incremento del risultato economico del periodo.

Sono inoltre state rilevate rettifiche di imposte sul reddito relative a esercizi precedenti per (25) mila Euro, per un totale di imposte a Conto Economico di 336 mila Euro.

Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

valori in migliaia di euro

	2025		2024	
	€	%	€	%
Utile dell'esercizio	2.604		1.458	
Totale imposta sul reddito	336		62	
Utile ante imposte	2.940		1.520	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		24%		24%
Minori imposte				
Bonus accisa carburanti	(1.348)		(1.272)	
Utilizzo fondi	(618)		(3.549)	
Contributi non imponibili	(147)		(5.013)	
Perdite fiscali pregresse	(181)		-	
Altre variazioni in diminuzione	(1.967)		(173)	
Maggiori imposte				
Accantonamenti	857		948	
Svalutazioni	-		2.810	
Altre variazioni in aumento	619		553	
Totale imponibile IRES	155		-	
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	37		-	
IRAP	324		169	
Imposte estere	-		-	
Differenza su stima imposte anni precedenti	(25)		16	
Totale fiscalità differita	-		(123)	
Altro				
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	336		62	

14 Immobili, impianti e macchinari (80.565 mila euro)

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

valori in migliaia di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura a ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatu ra industriale e commercia le	Altri beni	Immobilizzazion i 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)
<i>di cui lease modification RoU – IFRS 16</i>	<i>(2.900)</i>	<i>(6.032)</i>	-	-	<i>(8.932)</i>
<i>di cui lease modification Ammortamenti – IFRS 16</i>	<i>2.632</i>	<i>4.313</i>	-	-	<i>6.945</i>
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
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 01.01.2025	11.804	51.275	6.672	7.872	77.624
Investimenti	-	-	-	37.241	37.241
Passaggi in esercizio	5.992	31.310	600	(37.902)	-
Ammortamenti	(2.557)	(6.505)	(1.070)	-	(10.132)
Alienazioni e dismissioni	-	-	-	-	-
<i>di cui Costo Storico</i>	<i>-</i>	<i>(10.882)</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>(10.882)</i>
<i>di cui Ammortamenti e perdite di valore</i>	<i>-</i>	<i>3.678</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>3.678</i>
<i>di cui Contributi</i>	<i>-</i>	<i>7.204</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>7.204</i>
Incrementi dei contributi nel periodo	(1.973)	(21.455)	-	-	(23.428)
Altre movimentazioni	(739)	-	-	-	(739)
<i>di cui lease modification RoU – IFRS 16</i>	<i>(2.265)</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>(2.265)</i>
<i>di cui acquisizioni per nuovi contratti</i>	<i>732</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>732</i>
<i>di cui lease modification Ammortamenti – IFRS 16</i>	<i>794</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>794</i>
Altre Riclassifiche	-	-	-	-	-
Totale variazioni	723	3.350	(470)	(661)	2.942
Costo Storico	21.219	182.253	25.654	7.212	236.338
Ammortamenti e perdite di valore	(6.719)	(43.734)	(11.862)	-	(62.315)
Contributi	(1.973)	(83.895)	(7.589)	-	(93.457)
Consistenza al 31.12.2025	12.526	54.625	6.203	7.212	80.565

Gli investimenti in Immobili, impianti e macchinari si attestano a 37.241 mila euro e fanno riferimento essenzialmente per 31.805 mila euro ad acquisizioni e allestimenti di autobus, per 4.561 mila agli investimenti relativi alla costruzione delle infrastrutture di ricarica nei depositi di Padova e Rovigo, per euro 270 mila euro a manutenzioni straordinarie eseguite sui convogli e sull'infrastruttura tram SIR 1 ed infine per 570 mila euro agli investimenti residui nel Progetto di Sistema Integrato di Monitoraggio dei veicoli, Bigliettazione Elettronica e Infomobilità (SIMBEI).

Nel corso del 2025 complessivamente la Società ha effettuato passaggi in esercizio per 37.902 mila euro.

Gli Ammortamenti si attestano ad un valore di 10.132 mila euro comprensivo di 3.853 mila euro per ammortamenti rilevati in applicazione dell'IFRS16.

I decrementi per Contributi in c/investimenti si attestano a 23.428 mila euro e sono relativi a contributi ricevuti dagli Enti per acquisizioni di autobus (21.455 mila euro) e a contributi PNRR per lavori civili ed elettrici di realizzazione di depositi a Padova e Rovigo per la ricarica di autobus elettrici (1.973 mila euro).

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 seguente "Diritti di utilizzo beni in leasing".

Diritto di utilizzo beni in leasing (18.026 mila euro)

Nelle seguenti tabelle viene esposta la movimentazione del diritto d'uso relativa agli immobili impianti e macchinari e agli investimenti immobiliari nel corso del 2025.

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)
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)
Consistenza al 31.12.2024	10.081	12.536	-	-	-	-	22.617
Costo Storico	12.052	13.096	-	-	-	-	25.148
Ammortamenti e perdite di valore	(1.971)	(560)	-	-	-	-	(2.531)
Consistenza al 01.01.2025	10.081	12.536	-	-	-	-	22.617
Acquisizioni per nuovi contratti	732	-	-	-	-	-	732
Ammortamenti	(1.641)	(2.212)	-	-	-	-	(3.853)
Cessazioni contrattuali	-	-	-	-	-	-	-
Incrementi dei contributi nel periodo	-	-	-	-	-	-	-
Altri movimenti	(2.265)	-	-	-	-	-	(2.265)
Altre riclassifiche	794	-	-	-	-	-	794
Totale variazioni	(2.380)	(2.212)	-	-	-	-	(4.592)
Costo Storico	10.519	13.096	-	-	-	-	23.615
Ammortamenti e perdite di valore	(2.817)	(2.772)	-	-	-	-	(5.589)
Consistenza al 31.12.2025	7.702	10.324	-	-	-	-	18.026

Nel corso del 2025 vi sono state nuove acquisizioni per 732 mila euro a seguito della sottoscrizione con FS Sistemi Urbani S.p.A. di un contratto di locazione relativo all'immobile destinato al servizio di TPL extraurbano, sito in Padova in Via Goldoni.

Tra gli altri movimenti sono stati ricompresi gli effetti delle *lease modification* dei diritti d'uso derivanti dalle modifiche contrattuali concluse nel corso del 2025.

Nelle "Altre riclassifiche" sono ricompresi gli effetti delle *lease modification* del fondo ammortamento derivanti dalle modifiche contrattuali concluse nel corso del 2025.

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

valori in migliaia di euro

Movimentazione delle passività per leasing	2025
Passività del leasing al 1° gennaio	24.791
Iscrizione di nuovi diritti d'uso	732
Rilevazione oneri finanziari	1.155
Pagamenti	(4.912)
Altre variazioni	(1.490)
Passività del leasing al 31 dicembre	20.276

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

valori in migliaia di euro

Impatti a conto economico	2025
Ammortamento dei diritti d'uso	3.853
Interessi passivi sulle passività del <i>leasing</i>	1.155
Costi relativi a leasing non in scope IFRS 16	327
Impatti a conto economico	5.335

15 Attività immateriali (8 mila euro)

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

valori in migliaia di euro

	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
Investimenti	-	-	-
Passaggi in esercizio	-	-	-
Ammortamenti	(8)	-	(8)
Alienazioni e dismissioni	-	-	-
Riclassifiche	-	-	-
Totale variazioni	(8)	-	(8)
Costo storico	1.935	-	1.935
Ammortamenti e perdite di valore	(1.927)	-	(1.927)
Consistenza 31.12.2025	8	-	8

La voce si attesta a 8 mila euro con una variazione in diminuzione di 8 mila euro per effetto degli ammortamenti di periodo.

16 Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite (265 mila euro)

Nei prospetti di seguito sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2025 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

valori in migliaia di euro

	31.12.2024	Incr. (Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr. (Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2025
Altre partite	292	-	(27)	-	265
Attività per imposte anticipate	292	-	(27)	-	265
Altre partite	-	-	-	-	-
Passività per imposte differite	-	-	-	-	-

I crediti per imposte anticipate nascono e si movimentano in relazione alla valutazione attuariale del TFR.

Non figurano invece passività per imposte differite.

17 Altre attività non correnti e correnti (5.874 mila euro)

La voce risulta essere composta come dettagliato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	31.12.2025			31.12.2024			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	-	66	66	-	120	120	-	(54)	(54)
Altre Amministrazioni dello Stato	-	3.902	3.902	-	9.879	9.879	-	(5.977)	(5.977)
Debitori diversi e ratei/risconti	23	3.843	3.866	23	3.504	3.527	-	339	339
Totale	23	7.811	7.834	23	13.503	13.526	-	(5.692)	(5.692)
Fondo svalutazione	-	(1.960)	1.960	-	(3.095)	(3.095)	-	1.135	1.135
Totale netto fondo svalutazione	23	5.851	5.874	23	10.408	10.431	-	(4.557)	(4.557)

La voce "Altre Amministrazioni dello Stato" pari a 3.902 mila euro si riferisce prevalentemente ai crediti per Ristori derivanti dalla normativa Covid e facenti riferimento alla percentuale residua non ancora incassata. Tuttavia per tali importi è stato previsto un fondo svalutazione. Si rilevano inoltre i ristori per la copertura dei maggiori oneri

economici sostenuti per il rinnovo CCNL e i contributi per oneri di malattia ancora da incassare e previsti dalla normativa di riferimento.

La voce "Debitori diversi e ratei/risconti" è costituita prevalentemente dal risconto sui premi assicurativi (1.179 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 2026 (1.609 mila euro), da tasse di possesso su mezzi già liquidate ma di competenza dell'esercizio successivo (318 mila euro), da crediti per anticipazioni a dipendenti (82 mila euro), da crediti per bonus accise (690 mila euro) ed, infine, da altri crediti vari residuali (12 mila euro circa).

Alla data del 31 dicembre 2025 sono presenti Crediti da conversione ACE per 23 mila euro.

18 Rimanenze (1.775 mila euro)

La voce risulta così composta:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.976	2.368	(392)
Valore lordo Rimanenze	1.976	2.368	(392)
Fondo svalutazione	(201)	(173)	(28)
Totale Rimanenze	1.775	2.195	(420)

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 1.771 mila euro. La restante parte, pari a 205 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 201 mila euro, riflette il grado di obsolescenza tecnica dei materiali.

La variazione in diminuzione di 392 mila euro è data dai maggiori utilizzi di materie prime e di consumo effettuati nel corso dell'esercizio.

19 Attività finanziarie non correnti e correnti inclusi i derivati (3.775 mila euro)

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

valori in migliaia di euro

Valore contabile									
	31.12.2025			31.12.2024			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altri crediti finanziari	-	3.784	3.784	-	3.776	3.776	-	8	8
Valore Lordo	-	3.784	3.784	-	3.776	3.776	-	8	8
Fondo Svalutazione	-	(9)	(9)	-	(9)	(9)	-	-	-
Valore al netto del fondo svalutazione	-	3.775	3.775	-	3.767	3.767	-	8	8

Il valore di 3.775 mila euro rappresenta il saldo a credito nel c/c intersocietario con la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA. Non si rilevano variazioni di poste non monetarie.

20 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (4 mila euro)

La voce è così dettagliata:

<i>valori in migliaia di euro</i>			
Descrizione	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Denaro e valori in cassa	4	2	2
Totale	4	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 (0 mila euro)

Alla data del 31 dicembre 2025 non sono presenti Crediti tributari.

22 Crediti commerciali non correnti e correnti (27.323 mila euro)

I crediti commerciali sono così dettagliati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2025			31.12.2024			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	-	3.409	3.409	-	6.557	6.557	-	(3.148)	(3.148)
Agenzie e altre aziende di trasporto	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contratto di Servizio verso le Regioni	-	26.551	26.551	-	20.998	20.998	-	5.553	5.553
Crediti verso società del Gruppo	-	819	819	-	967	967	-	(148)	(148)
Altri crediti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valore loro crediti commerciali	-	30.779	30.779	-	28.522	28.522	-	2.257	2.257
Fondo svalutazione	-	(3.457)	(3.457)	-	(3.659)	(3.659)	-	202	202
Valore netto	-	27.323	27.323	-	24.863	24.863	-	2.460	2.460
Totale crediti commerciali	-	27.323	27.323	-	24.863	24.863	-	2.460	2.460

I crediti verso "Clienti ordinari", pari a 3.409 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 diminuzione rispetto al precedente esercizio è da attribuirsi agli incassi di periodo.

Il "Credito da Contratto di Servizio verso le regioni", pari a 26.551 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 2025. All'interno della voce si rilevano anche gli importi del Fondo Nazionale Trasporti come da DDR n° 14061 del 30 dicembre 2025 pari a 9,6 milioni di euro.

Il fondo svalutazione registra una variazione netta pari a 202 mila euro dovuta all'effetto congiunto di rilasci del fondo per 1.172 mila euro e accantonamenti di periodo per 970 mila euro.

23 Patrimonio netto (8.263 mila euro)

Le variazioni intervenute negli esercizi 2025 e 2024 per le principali voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto all'inizio delle note al 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 relativo al bacino di Padova, 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 deliberato in denaro dal Socio Busitalia Sita Nord Srl 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%.

Al 31.12.2025 la composizione del capitale sociale della Società resta invariata rispetto a quanto sopra esposto.

Riserva Legale

La riserva legale ammonta a 141 mila euro. Non si rilevano variazioni rispetto al 31 dicembre 2024.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva si attesta ad un risultato negativo pari a 34 mila euro e riflette la valutazione attuariale del TFR. Nel corso 2025 sono state registrate utili attuariali per benefici ai dipendenti pari a 112 mila euro al lordo dei relativi effetti fiscali (pari a 27 mila euro) registrando pertanto una variazione positiva di 85 mila euro.

Utili (perdite) portati a nuovo

La voce presenta un saldo negativo pari a 14.947 mila euro e presenta una variazione positiva rispetto al 31 dicembre 2024 di 1.458 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 6.840 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 2.604 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 31.12.2025 (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
Capitale Sociale*	20.500	20.500	-	-	-	-	-
Riserve di capitale:	-	-	-	-	-	-	-
Riserve di utili:							
Riserva legale	141	141	-	-	-	-	-
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	(599)	-	-	-	-	-	-
Utile portati a nuovo	6.840	-	6.840	B	-	-	-
Perdite portate a nuovo	(21.188)	-	-	-	-	-	-
Utile((perdita) d'esercizio	2.604	-	2.604	B	-	-	-
TOTALE	8.263	20.641	9.444	-	-	-	-

* 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 2025 si attesta a 8.263 mila euro con una variazione positiva di 2.689 mila euro per effetto del risultato d'esercizio conseguito nel 2025, pari 2.604 mila euro, oltre 85 mila euro di variazione positiva 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 8.263 mila euro al 31 dicembre 2025, risulta essere inferiore alla soglia dei 2/3 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:

	31.12.2025	Perdita 2021* sterilizzata	Perdita 2022** sterilizzata	31.12.2025 con perdite sterilizzate
Capitale sociale	20.500.000			20.500.000
Riserve	106.349			106.349
Utili (Perdite) portati a nuovo	(14.947.200)	9.367.390	11.820.993	6.241.183
Utile (Perdite) d'esercizio	2.603.816			2.603.816
Totale Mezzi Propri	8.262.965	9.367.390	11.820.993	29.451.348

* 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 29.451 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 (41.758 mila euro)

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		
	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Finanziamenti da banche			
Debiti verso altri finanziatori			
Finanziamenti da soci			
Debiti finanziari verso società del Gruppo	21.332	22.610	(1.278)
Totale	21.332	22.610	(1.278)
<i>valori in migliaia di euro</i>			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	Valore contabile		
	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Finanziamenti da soci (breve termine)	15.000	10.000	5.000
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	5.426	6.229	(803)
Totale	20.426	16.229	4.197
Totale Finanziamenti	41.758	38.839	2.919

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

I "Debiti finanziari verso società del gruppo" rappresentano i contratti di finanziamento accesi per l'acquisto dei mezzi. L'incremento della voce "Finanziamenti da soci", pari a 5.000 mila euro nel periodo, è relativo ai maggiori utilizzi sulla linea di credito concessa dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA.

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	Valore contabile			
	31.12.2024	Accensioni	Rimborsi	31.12.2025
Finanziamenti da Fercredit	28.839	4.273	(6.354)	26.758
Totale	28.839	4.273	(6.354)	26.758

Come sopra evidenziato si rilevano nuove accensioni di finanziamenti per complessivi 4.237 mila euro relativi a contratti di finanziamento sottoscritti nell'esercizio. I rimborsi pari a 6.354 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	31.12.2024	Effetto da Rendiconto finanziario	Effetti non monetari			31.12.2025
			Nuovi leasing	Riserva CFH	Altro	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(2)	(2)				(4)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	38.840	2.919				41.759
Variazione delle altre attività finanziarie	(3.767)	(9)				(3.776)
Variazione delle altre passività finanziarie	24.791	(4.936)			421	20.276
Totale	59.862	(2.028)	-	-	421	58.255

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 2025 confrontata con il 31 dicembre 2024:

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	21.088	16.339	4.749
Conti correnti di tesoreria	(3.775)	(3.766)	(9)
Debiti verso altri finanziatori	5.426	6.229	(803)
Finanziamenti da soci	15.000	10.000	5.000
Passività del <i>leasing</i>	4.441	3.878	563
Altro	(4)	(2)	(2)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	37.167	43.523	(6.356)
Debiti verso altri finanziatori	21.332	22.610	(1.278)
Passività del <i>leasing</i>	15.835	20.913	(5.078)
Totale complessivo	58.255	59.862	(1.607)

25 Benefici ai dipendenti (4.105 mila euro)

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	31.12.2025	31.12.2024
Valore attuale obbligazioni TFR	4.105	4.876
Totale valore attuale obbligazioni	4.105	4.876

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

Obbligazioni a benefici definiti: TFR

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	31.12.2025	31.12.2024
Obbligazioni a benefici definiti al 1/1	4.876	5.041
<i>Interest cost (*)</i>	127	156
Anticipi/utilizzi e altre variazioni	(786)	(365)
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(112)	44
Totale obbligazioni a benefici definiti	4.105	4.876

(*) con rilevazione a Conto Economico

Ipotesi attuariali

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

	31.12.2025	31.12.2024
Tasso di attualizzazione TFR	3,09%	2,77%
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	ISTAT 2022
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

	2025
Tasso di turnover +1%	4.113
Tasso di turnover -1%	4.097
Tasso di inflazione +0,25%	4.144
Tasso di inflazione -0,25%	4.067
Tasso di attualizzazione +0,25%	4.045
Tasso di attualizzazione -0,25%	4.167
<hr/>	
<i>Duration</i> del piano	6,7
Erogazione 1° anno	553
Erogazione 2° anno	262
Erogazione 3° anno	460
Erogazione 4° anno	258
Erogazione 5° anno	352

26 Fondo per rischi ed oneri (4.134 mila euro)

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2025 dei fondi per rischi ed oneri:

	valori in migliaia di euro				
	31.12.2024	Acc.ti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2025
F.do Contenzioso con personale	1.786	1.273	(618)	-	2.442
F.do Contenzioso con terzi	1.692	-	-	-	1.692
Altri fondi diversi	-	-	-	-	-
Totale non corrente	3.478	1.273	(618)	-	4.134

I fondi per contenzioso con il personale registrano una variazione in aumento di 1.273 mila euro per effetto degli accantonamenti per contenziosi giuslavoristici pari a 601 mila euro oltre ad accantonamenti per la *vacatio contrattuale* del CCA pari a 673 mila euro. Si rilevano utilizzi di periodo pari a 618 mila euro e relativi per 538 mila euro alla *vacatio contrattuale* CCNL erogata nel corso del 2025 e per 80 mila euro cause esitate nel corso dell'esercizio.

27 Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati) (20.276 mila euro)

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

	31.12.2025			31.12.2024			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività del <i>leasing</i>	15.835	4.441	20.276	20.913	3.878	24.791	(5.078)	563	(4.515)
Totale	15.835	4.441	20.276	20.913	3.878	24.791	(5.078)	563	(4.515)

Le passività finanziarie sono pari complessivamente a 20.276 mila euro e riguardano l'applicazione del principio IFRS 16 ai contratti di locazione e concessione.

28 Altre passività non correnti e correnti (12.288 mila euro)

	31.12.2025			31.12.2024			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	-	2.951	2.951	-	5.869	-	-	(2.918)	2.951
Acconti verso clienti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti vs Ist. Di Prev. e di Sic.Soc.	-	2.095	2.095	-	1.764	1.764	-	331	331
Debiti per IVA	-	30	30	-	56	56	-	(26)	(26)
Altri debiti verso società del Gruppo	-	97	97	-	-	-	-	97	97
Debiti per consolidato fiscale	-	30	30	-	-	-	-	30	30
Altri debiti e ratei/risconti passivi	122	6.964	7.086	112	5.955	6.067	10	1.009	1.019
Totale	122	12.166	12.288	112	13.644	13.756	10	(1.477)	(1.468)

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 2026, sono inerenti al personale dipendente.

La voce rileva un decremento di 2.918 mila euro della voce "acconti per contributi" ricevuti da province e regioni per l'acquisto di autobus a seguito di un minor numero di autobus acquistati rispetto all'esercizio precedente.

I risconti passivi si riferiscono principalmente agli abbonamenti annuali venduti a settembre 2025 in scadenza nel corso del 2026.

29 Debiti per imposte sul reddito (167 mila euro)

I Debiti per IRAP da versare a saldo sono pari a 167 mila Euro, mentre i debiti per IRES verso la consolidante sono pari a 30 mila Euro.

30 Debiti commerciali non correnti e correnti (28.597 mila euro)

	31.12.2025			31.12.2024			Variazione		
	Non Corr.	Correnti	Totale	Non Corr.	Correnti	Totale	Non Corr.	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	-	18.620	18.620	-	19.027	19.027	-	(407)	(407)
Acconti commerciali	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti commerciali v/ società del Gruppo	-	9.977	9.977	-	8.859	8.859	-	1.118	1.118
Totale	-	28.597	28.597	-	27.885	27.885	-	712	712

valori in migliaia di euro

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. L'incremento è da ricondursi alle logiche di pagamento di fine esercizio.

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>	
	2025	2024
Crediti commerciali al costo ammortizzato	27.323	24.863
Disponibilità liquide al costo ammortizzato	4	2
Altre attività al costo ammortizzato	5.160	9.650
Altre attività finanziarie:	3.775	3.766
- Al costo ammortizzato	3.775	3.766
Totale attività finanziarie	36.262	38.281
Finanziamenti al costo ammortizzato	41.758	38.840
Debiti commerciali al costo ammortizzato	28.597	27.885
Altre passività al costo ammortizzato	11.899	13.756
Altre passività finanziarie:	20.276	24.790
- Al costo ammortizzato	20.276	24.790
Totale passività finanziarie	102.530	105.271

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 2025 e al 31 dicembre 2024, 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

31.12.2025					
	Pubblica Amministrazione	Clienti Terzi	Istituti Finanziari	Società del Gruppo	Totale
Crediti commerciali correnti e non correnti	24.944	1.560		819	27.323
Altre attività correnti e non correnti	2.286	2.510		66	4.862
Attività finanziarie correnti e non correnti				3.775	3.775
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti					
Totale attività finanziarie	27.230	4.070		4.660	35.960

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

La tabella seguente fornisce la massima esposizione del rischio di credito per controparte al 31 dicembre 2025 con evidenza delle classi di scaduto:

valori in migliaia di euro

31.12.2025

	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione	17.700		7.886	4.098	834	30.518
Fondo Svalutazione	(971)			(1.680)	(637)	(3.288)
Pubblica Amministrazione (netto)	16.729		7.886	2.418	197	27.230
Società del Gruppo	4.032		525	46	66	4.669
Fondo Svalutazione	(9)					(9)
Società Del Gruppo (netto)	4.023		525	46	66	4.660
Clienti Terzi	1.310		1.849	2.841	199	6.199
Fondo Svalutazione				(2.011)	(118)	(2.129)
Clienti Terzi (netto)	1.310		1.849	830	81	4.070
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE	22.062		10.260	3.294	344	35.960

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

L'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2025 ed al 31 dicembre 2024, così come determinati dall'agenzia di rating Standard & Poor's:

valori in migliaia di euro

	31.12.2025				
	FVTPL	FVOCI 12-months expected credit losses	COSTO AMMORTIZZATO		
			12-months expected credit losses	Lifetime-not impaired	Lifetime- impaired
da AAA a BBB-			3.784	3.068	28.334
da BB a BB+					
da B a CCC				6.001	199
da CC a C					
D					
Valori contabili lordi			3.784	9.069	28.533
F.do svalutazione			(9)	(2.129)	(3.288)
Valore netto			3.775	6.940	25.245

valori in migliaia di euro

31.12.2024						
	FVTPL	FVOCI		COSTO AMMORTIZZATO		
		12-months expected credit losses	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

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 2024	9	2.129	4.624	6.762
Attività finanziarie rimborsate		-	(2.307)	(2.307)
Attività finanziarie acquisite			971	971
Saldo al 31 dicembre 2025	9	2.129	3.288	5.426

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 ed 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 2025 e al 31 dicembre 2024, indicate al lordo degli interessi da versare:

Valori in migliaia di euro

31.12.2025	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Flussi finanziari contrattuali
Passività del <i>leasing</i>	2.468	2.468	4.935	13.078		22.949
Debiti finanziari verso società del Gruppo	3.312	3.150	5.165	14.171	4.746	30.544
Finanziamenti da soci	7.500	7.500				15.000
Debiti finanziari non derivati	13.280	13.118	10.100	27.249	4.746	68.493
Debiti commerciali	14.311	14.286	-	-	-	28.597
Totale passività finanziarie	27.591	27.404	10.100	27.249	4.746	97.090

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 <i>leasing</i>	2.553	2.553	5.106	15.224	3.367	28.803
Debiti finanziari verso società del Gruppo	3.633	3.633	10.249	14.926	415	32.854
Finanziamenti da soci	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

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

31.12.2025	Valore Contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività del <i>leasing</i>	20.276	4.441	15.835	
Debiti finanziari verso società del Gruppo	26.758	5.426	16.941	4.391
Finanziamenti da soci	15.000	15.000		
Debiti finanziari non derivati	62.034	24.385	33.258	4.391
Debiti commerciali	28.597	28.597		

Valori in migliaia di euro

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

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 mentre i "Finanziamenti da soci" sono relativi alla linea di credito concessa dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA;

- Le Passività del *leasing* (20.276 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	62.034	68.493	26.398	10.100	27.249	4.746
Saldo al 31 dicembre 2025	62.034	68.493	26.398	10.100	27.249	4.746
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

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. BIV 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. BIV 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 S.r.l., nella comparsa di costituzione e risposta, respinge le accuse mosse da Busitalia Veneto S.p.A., 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.

Inoltre, Tribuzio denuncia un comportamento ostile da parte di Busitalia, che avrebbe prorogato illegittimamente i contratti dei gestori uscenti, favorendoli e pregiudicando la subaffidataria. La società rivendica il rispetto di un accordo transattivo del 25 marzo 2024, che avrebbe novato il contratto originario, e accusa Busitalia di aver violato tale accordo.

Infine, Tribuzio avanza una domanda riconvenzionale, richiedendo il pagamento di circa 396.000 euro per servizi già svolti e non saldati, sostenendo che l'inadempimento è ascrivibile unicamente a Busitalia e chiedendo il rigetto delle domande attoree.

All'udienza del 22 gennaio 2026, il Giudice ha trattenuto la causa in decisione ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 281 sexies c.p.c.. La decisione è stata depositata il 20 febbraio 2026. Il Tribunale di Padova ha accertato la risoluzione del contratto ai sensi dell'art. 1456 c.c. condannando la controparte a pagare in favore di Busitalia Veneto 2,4 milioni di euro oltre al rimborso delle spese di lite del giudizio.

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 Vento 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 svolto nel territorio comunale nel periodo 2015-2021, in ottemperanza alla convenzione stipulata nell'anno 2001 tra il Comune di Ponte San Nicolò e il Comune di Padova.

Il contributo integrativo è previsto e regolato dalla Convenzione stipulata nel 2001 tra il Comune di Padova e i Comuni della cintura urbana, collegata al Contratto di servizio concluso tra il Comune di Padova e l'allora gestore del servizio di TPL: APS S.p.A., cui Busitalia Veneto è subentrata nel 2015.

Nonostante la prosecuzione ininterrotta del servizio, formalmente autorizzata dal Comune di Padova mediante proroghe annuali fino al subentro del nuovo gestore nel 2021, il Comune di Ponte San Nicolò ha rifiutato di corrispondere gli importi richiesti, sostenendo la cessazione della Convenzione al 31 dicembre 2016, l'illegittimità del contributo alla luce di una nota regionale del 2017 e la non debenza delle somme per le corse effettuate con mezzi extraurbani.

Busitalia Veneto ha contestato tali eccezioni, evidenziando come la giurisprudenza amministrativa avesse già riconosciuto la piena validità della Convenzione e la legittimità del contributo integrativo quale compensazione per l'obbligo tariffario imposto al gestore. Il Comune di Padova, chiamato in causa in via subordinata, ha confermato la correttezza della pretesa di Busitalia Veneto nei confronti del Comune di Ponte San Nicolò, ritenendo infondate le eccezioni sollevate da quest'ultimo, ma ha eccepito il difetto di giurisdizione del giudice ordinario limitatamente alla domanda di manleva proposta nei suoi confronti.

Il Tribunale di Padova, dopo un'ampia ricostruzione normativa e contrattuale, ha accolto integralmente la domanda di Busitalia Veneto, riconoscendo che il Comune di Ponte San Nicolò è tenuto a corrispondere l'importo integrativo richiesto, pari a € 904.583,61, oltre agli interessi di legge. La sentenza ha chiarito che la proroga del servizio di trasporto pubblico locale, disposta con le delibere degli enti competenti, ha comportato la proroga automatica della Convenzione e degli obblighi economici a carico del Comune di Ponte San Nicolò, indipendentemente dalla tipologia di mezzi utilizzati per l'espletamento del servizio urbano.

Le spese di lite sono state integralmente compensate tra le parti, in considerazione della natura delle questioni trattate e degli enti coinvolti.

Al momento in cui si scrive il Comune di Ponte San Nicolò non ha pagato quanto dovuto.

Procedimenti Amministrativi.

Non sono pendenti altri procedimenti dinnanzi al Giudice Amministrativo.

PROCEDIMENTI DINNANZI ALLE AUTORITÀ NAZIONALI E COMUNITARIE

Non sono pendenti altri procedimenti dinnanzi 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 66 mila euro, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica e per servizi diversi dalla revisione legale (38 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:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2025	2024	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 2024. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di Trenitalia S.p.A. al 31 dicembre 2024, 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.

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	31.12.2024	31.12.2023
Attività		
Totale attività non correnti	12.553.369	11.968.468
Totale attività correnti	2.257.841	2.522.411
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		
Totale attività	14.811.210	14.490.879
Patrimonio netto		
Capitale sociale	1.607.137	1.607.137
Riserve	182.820	218.866
Utili (perdite) portati a nuovo	1.145.814	1.145.814
Utile (Perdite) d'esercizio	155.273	206.529
Totale Patrimonio Netto	3.091.044	3.178.346
Passività		
Totale passività non correnti	7.133.438	8.080.526
Totale passività correnti	4.586.728	3.232.007
Totale passività	11.720.166	11.312.533
Totale patrimonio netto e passività	14.811.210	14.490.879

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	2024	2023
Ricavi operativi	6.028.324	5.381.764
Costi operativi	(5.543.045)	(5.046.045)
Proventi e (oneri) finanziari	(307.716)	(161.715)
Imposte sul reddito	(22.292)	32.524
Risultato netto di esercizio	155.272	206.529

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>Finanziari:</u> Cash pooling	<u>Commerciali e diversi:</u> Oneri assicurativi Servizi Corporate <u>Finanziari:</u> Linee di credito 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
TRENITALIA	<u>Commerciali e diversi:</u> Autoservizi	<u>Commerciali e diversi:</u> Servizio di biglietteria
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 <u>Finanziari:</u> Leasing
RFI		<u>Commerciali e diversi:</u> Prestazioni sanitarie
FS SISTEMI URBANI – RAMO FS		<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari
BUSITALIA CAMPANIA	<u>Commerciali e diversi:</u> Distacchi di personale	<u>Commerciali e diversi:</u> Compensi cariche sociali
SAVIT	<u>Commerciali e diversi:</u> Penali Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Allestimenti autobus
Altre parti correlate		
APS HOLDING SPA	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>

	Canone concessione spazi pubblicitari	Locazioni
GRUPPO ENEL		<u>Commerciali e diversi:</u> Utenze
GRUPPO ENI		<u>Commerciali e diversi:</u> Utenze Carburanti
GRUPPO CASSA DEPOSITI E PRESTITI	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Contributi su finanziamenti
GRUPPO LEONARDO	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Servizi informatici
GRUPPO INVITALIA		<u>Commerciali e diversi:</u> Manutenzioni autobus
GRUPPO POSTE		<u>Commerciali e diversi:</u> Canone
PREVINDAI		<u>Finanziari:</u> <u>Commerciali e diversi:</u> Fondi previdenziali
EUROFER		<u>Commerciali e diversi:</u> Fondi previdenziali
ALTRI FONDI PREVIDENZIALI	<u>Commerciali e diversi:</u> Fondi previdenziali	<u>Commerciali e diversi:</u> Fondi previdenziali

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e diversi

Denominazione	valori in migliaia di euro						
	31.12.2025			2025			
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Controllanti							
Ferrovie dello Stato	-	155	-	-	-	5	-
Busitalia-Sita Nord	136	7.649	-	-	-	3.352	24
Trenitalia	255	25	-	-	-	36	807
Altre imprese							
Busitalia Rail Service	5	81	-	-	-	-	8
Busitalia Campania	31	59	-	-	-	13	-
Fercredit	-	59	-	-	-	1	-
Ferservizi	-	-	-	-	-	123	-
FS Sistemi Urbani	(18)	98	-	-	-	12	-
Sistemi Urbani – Ramo FS	-	-	-	-	-	8	-
Rete Ferroviaria Italiana	-	46	-	-	-	262	-
Savit	458	1.933	-	-	-	4.106	19
Altre parti correlate							
APS Holding	405	6.519	-	-	-	4.302	410
Gruppo ENEL	-	1.731	-	-	-	147	-
Gruppo ENI	-	256	-	-	-	2.833	-
Gruppo Invitalia	-	5	-	-	-	-	-
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	-	-	-	-	-	78	4
Gruppo Leonardo	-	(2)	-	-	-	8	-
Gruppo Poste Italiane	-	13	-	-	-	58	-
Previndai	-	143	-	-	-	42	-
Eurofer	-	343	-	-	-	-	-
Altri fondi previdenziali	79	(599)	-	-	-	65	-
TOTALE	1.351	18.514	-	-	-	15.451	1.272

Rapporti finanziari

valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2025				2025	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Controllanti						
Ferrovie dello Stato	3.775	15.000	-	-	456	138
Busitalia-Sita Nord	-	1.287	-	-	70	-
Altre imprese del Gruppo FS						
Fercredit	-	26.758	-	-	1.411	-
Altre parti correlate						
Aps Holding	-	-	-	-	-	-
Gruppo Poste Italiane	(1)	-	-	-	-	-
FS Sistemi Urbani	-	617	-	-	20	-
TOTALE	3.774	43.662	-	-	1.957	138

- 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 9.900 mila euro e a favore della Motorizzazione civile di Padova per 3.654 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
Regione Veneto	PROV.DI RO INC.CONTR.MINOR INTR.DGR 1201/1297	51.201,71	28.11.2025
Comune Rovigo	COM.DI ROVIGO RESTITUZIONE IVA PAGATA ERRONEAMENTE	449.562,96	23.01.2025
Comune Padova	DA COM.DI PD INC.CONTR.INFRASTRUTTURE RICARICA	1.023.212,70	28.03.2025
Avepa	DA AVEPA INC.CONTR.PER BUS MATR.DA 41166 A 41173	1.106.800,00	04.04.2025
Provincia Rovigo	DA PROV.DI RO INC.CONTR.BUS MATR.DA 74035 A 74045	928.200,00	17.04.2025
Provincia Padova	DA PROV.DI PADOVA INC.CONTR.in attesa matricole	3.218.150,00	30.04.2025

Comune Rovigo	COM.RO.CONTR.COLONN RICARICA BUS ELETTR.	950.117,52	30.05.2025
Comune Padova	DA COM.DI PD PSNMS 21 BUS ELETTRICI-2°ACCONTO	5.152.170,00	08.09.2025
Comune Padova	DA COM.DI PADOVA ANTICIPAZIONE DD DEL MIT 296 2025	1.017.696,10	31.10.2025
Comune Padova	COM.DI PADOVA SALDO CONTR.MATR.DA 46064 A 46082	3.374.802,02	13.11.2025
Provincia Rovigo	PROV.RO INC. CONTRIBUTI BUS MATR.74034	126.731,40	19.11.2025
Comune Rovigo	COM.RO CONTR. MATR. 20002 A 20009 DA 46083 A 46085	4.062.614,00	24.11.2025

Si riportano, di seguito, gli importi dei contributi pubblici di competenza dell'esercizio 2025:

		<i>valori in unità di euro</i>
Soggetto Erogante	Natura del Contributo	Importo Contributo di competenza dell'esercizio
Ministero del Lavoro	c/esercizio Oneri malattia 2025 stima 10%	24.120,76
Ministero del Lavoro	Ristoro Vacatio CCNL	1.874.808,85
Regione Veneto	Ristori covid contabilizzati negli esercizi precedenti	(126.058,01)
Regione Veneto	Impatti economici assegnazione def ristori carburante	147.243,29
Regione Veneto	CONTRIBUTO SCOLASTICO	2.477,35
Regione Veneto	PROV.DI RO INC.CONTR.MINOR INTR.DGR 1201/1297	51.201,71

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 2025 evidenzia un utile d'esercizio di euro 2.603.816 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 8.262.965 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, 3 marzo 2026

L'Amministratore Delegato

