BUSITALIA VENETO
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



RELAZIONE FINANZIARIA
ANNUALE 2022

PROSSIMA FERMATA: FUTURO

Busitalia Veneto S.p.A.

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2022

Busitalia Veneto S.p.A.

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

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

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

Codice Fiscale e Partita Iva 04874020284

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

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

Codice Destinatario: RYRNP0U

MISSIONE DELLA 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 allocate in Padova ed in Rovigo.

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

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Consiglio di Amministrazione dal 14.10.2022:

Presidente	Antonio Barbarino
Amministratore Delegato	Gino Colella
Consigliere	Sabrina Lai

Consiglio di Amministrazione dal 28.06.2021:

Presidente	Sabrina Lai
Amministratore Delegato	Antonio Barbarino
Consigliere	Stefano Pietribiasi

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:

KPMG S.p.A. per il triennio 2021-2023

INDICE

Relazione sulla Gestione **7**

Legenda e glossario 8
Principali risultati raggiunti nel corso dell'esercizio 10
Principali eventi dell'esercizio 11
Risorse umane 13
Ambiente 15
Clienti 16
Quadro macroeconomico 18
Aspetti normativi e regolamentari 21
Andamento dei mercati di riferimento 25
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria 27
Fattori di rischio 35
Investimenti 37
Attività di ricerca e sviluppo 38
Rapporti con parti correlate 38
Altre informazioni 38
Evoluzione prevedibile della gestione 40

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022 **41**

Prospetti contabili **42**

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

Note al bilancio **48**

1. Premessa 49
2. Criteri di redazione del bilancio 49
3. Principali principi contabili applicati 52
4. Ricavi delle vendite e prestazioni 68
5. Altri proventi 72
6. Costo del personale 72
7. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci 73
8. Costi per servizi 74
9. Altri costi operativi 75
10. Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni 76
11. Proventi finanziari 76

12.	Oneri finanziari	76
13.	Imposte sul reddito	77
14.	Immobili, impianti e macchinari	78
15.	Attività immateriali	79
16.	Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite	80
17.	Altre attività non correnti e correnti	80
18.	Rimanenze	81
19.	Attività finanziarie non correnti e correnti inclusi i derivati	81
20.	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	82
21.	Crediti tributari	82
22.	Crediti commerciali non correnti e correnti	82
23.	Patrimonio netto	84
24.	Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine	85
25.	Benefici ai dipendenti	87
26.	Fondo per rischi ed oneri	88
27.	Passività finanziarie non correnti e correnti	89
28.	Altre passività non correnti e correnti	89
29.	Debiti per imposte sul reddito	90
30.	Debiti commerciali non correnti e correnti	90
31.	Gestione dei rischi finanziari	90
32.	Ulteriori Informazioni	99
33.	Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	101
34.	Parti correlate	102
35.	Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio	106
36.	Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio	106

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 imposte, Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, Fondo per contenzioso nei confronti del personale e nei confronti dei terzi, Fondo per altri rischi minori e dalle Passività per imposte differite.
- **Capitale Investito Netto** - **CIN:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e delle Attività nette possedute per la vendita.
- **Posizione finanziaria netta** - **PFN:** rappresenta un indicatore della struttura finanziaria ed è determinato quale somma algebrica delle voci Prestiti obbligazionari, Finanziamenti da banche a lungo termine, e quote correnti a essi riferiti, Finanziamenti da banche a breve termine, Debiti verso altri finanziatori correnti e non correnti, Crediti finanziari verso il MEF per contributi quindicennali correnti, Disponibilità liquide e Attività finanziarie correnti e non correnti.
- **Mezzi Propri - MP:** è un indicatore di bilancio che è calcolato sommando algebricamente il Capitale sociale, le Riserve, gli Utili (perdite) portati a nuovo, i Derivati passivi finanziari non correnti e correnti e il Risultato dell'esercizio.
- *Ebitda margin:* è un indice percentuale di redditività. È determinato dal rapporto tra l'EBITDA e i Ricavi operativi.

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

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

- **Contratti di servizio:** Contratto tra gli Enti pubblici e le Società consortili per il quale vengono rimborsati gli oneri per i servizi di trasporto viaggiatori di carattere sociale e i cui introiti da traffico non potrebbero essere in modo autonomo economicamente sufficienti.
- **Viaggiatori km:** numero di viaggiatori moltiplicato per i km (vkm). Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri effettivamente percorsi dalla totalità dei passeggeri di un servizio di trasporto in un determinato arco temporale.

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO

		2022	2021
ROE	RN/MP*	**-91,25%**	**-42,37%**
ROI	EBIT/CI*	**-12,97%**	**-10,69%**
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	**-11,75%**	**-9,09%**
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	**2,92%**	**2,08%**
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	**1,10**	**1,18**
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	**49,88**	**5,65**

LEGENDA

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

EBITDA: Margine operativo lordo

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

MP: Mezzi propri

RIC: Ricavi operativi

RN: Risultato netto

EBIT: Risultato operativo

PFN: Posizione finanziaria netta

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Contratti per l'esecuzione del servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL) nella Regione Veneto

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 13/09/2021 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 04/12/2020 con Provincia e Comune di Padova e della durata di 9 anni.

Con l'avvio del contratto di servizio per il TPL del bacino di Padova, il 13.09.2021 è entrato in vigore il nuovo Piano di esercizio ed un nuovo sistema tariffario (soggetto all'approvazione degli Enti affidanti) che mantiene i precedenti livelli tariffari ma, rispetto al precedente sistema, estende le tariffe di tipo urbano alla Conurbazione di Padova ovvero all'area che comprende, oltre al Comune di Padova, i 12 Comuni di prima cintura, indipendentemente dal servizio – urbano o extraurbano – utilizzato; sono inoltre stati introdotti alcuni nuovi titoli come gli abbonamenti trimestrali extraurbani e gli abbonamenti annuali studenti secondo figlio che, di fatto, introducono una nuova scontistica.

Per il bacino di Rovigo, sono proseguiti i servizi TPL per tutto l'anno 2022, ai sensi del Regolamento CE n. 1370/2007. Restano ancora validi gli atti di seguito indicati:

- TPL urbano di Rovigo: Deliberazione di Giunta Comunale n. 15 del 09/02/2017 che ha disposto la prosecuzione del servizio di TPL urbano "per il tempo strettamente necessario alla contrattualizzazione del nuovo gestore unico del Bacino di Rovigo, individuato a seguito della procedura concorsuale" "alle medesime condizioni dei Contratti di Servizio e nei limiti del finanziamento regionale".
- TPL extraurbano di Rovigo: Decreto del Presidente n. 3 del 25/01/2017 che ha disposto la prosecuzione del servizio di TPL extraurbano "per il solo periodo strettamente necessario alla contrattualizzazione del nuovo gestore unico del Bacino di Rovigo che verrà individuato a seguito della procedura concorsuale" "alle medesime condizioni dei rispettivi Contratti di Servizio e nei limiti del finanziamento che la Regione Veneto andrà annualmente a determinare".

In data 28/12/2022 è stata emessa la Deliberazione n. 41 della Provincia di Rovigo in cui si è approvato il cronoprogramma per l'espletamento della procedura di pianificazione della gara del servizio di trasporto urbano ed extraurbano della provincia di Rovigo che prevede i seguenti step principali:

- la procedura di consultazione pubblica a febbraio 2023, quale integrazione della consultazione già espletata nel 2017,
- la pubblicazione del bando di gara a giugno 2023,
- l'aggiudicazione e stipula del contratto di servizio a febbraio 2024,

- l'avvio del nuovo contratto non prima di dicembre 2024,
- la proroga dei contratti di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano nel bacino della Provincia di Rovigo, al fine di garantire la continuità del servizio per il tempo strettamente necessario all'espletamento della procedura di gara.

Si resta in attesa della formalizzazione del bando di gara per poter valutare la partecipazione alla stessa, fermo restando che sia accertata la congruità dei corrispettivi a base d'asta che saranno definiti dagli Enti di riferimento ai fini della sostenibilità economica dell'affidamento stesso.

Nuova governance di Polo

Il nuovo assetto organizzativo del Gruppo, a valle dell'approvazione del Piano Industriale del Gruppo FS 2022-2031, vede, con effetto dal 1° giugno 2022, la costituzione di quattro poli che comprendono aree di business omogenee. Busitalia e le sue società controllate fanno parte del Polo Passeggeri, composto da: Trenitalia S.p.A., come Capogruppo di Settore, e le proprie società controllate; Busitalia Sita Nord S.r.l.; Ferrovie del Sud Est S.r.l. (per la sola area servizi di trasporto), con la missione di garantire il presidio del settore del trasporto di persone, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti delle persone, sviluppando un'offerta integrata di prodotti/servizi e gestendo un mix articolato di canali distributivi.

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

Sempre in coerenza con l'evoluzione dell'assetto di Gruppo, è stato adottato un modello di governance di Gruppo in cui la Holding FS esercita il ruolo di indirizzo strategico e finanziario, mediante direzione e coordinamento sulle Capogruppo di Settore e sulle società di 'shared services'; un secondo livello nel quale le Capogruppo di Settore svolgono una funzione di indirizzo, coordinamento e controllo tecnico-operativi (incluso l'ambito di gestione rischi) delle società appartenenti allo stesso settore, mediante direzione e coordinamento esercitata attraverso controllo societario o su base contrattuale.

Quanto sopra è stato quindi attuato tramite l'emanazione di un Regolamento di Gruppo, che prevede i due su indicati distinti livelli; l'adozione del Regolamento di Gruppo e dei rispettivi Regolamenti di Polo, da parte delle predette Capogruppo di Settore, la stipula dei contratti di direzione e coordinamento tra Trenitalia e Busitalia Sita Nord ed il recepimento dello stesso da parte di Busitalia Veneto.

-

Come noto, l'emergenza sanitaria e il conflitto russo-ucraino hanno determinato impatti significativi sull'andamento economico e finanziario dell'esercizio 2022. Tali impatti, inclusi nel conto economico al 31 dicembre 2022, sono ampiamente commentati nelle varie sezioni della presente Relazione Finanziaria Annuale.

RISORSE UMANE

Organico

Il personale in forza al 31/12/2022 è pari a 847 risorse: 784 operai, 52 impiegati 8 quadri e 3 dirigenti.
L'evoluzione dell'organico intervenuta nel corso dell'esercizio 2022 è rappresentata nella seguente tabella:

BUSITALIA VENETO	TOTALE
Personale al 31/12/2021	**869**
Entrate	59
Uscite	81
Personale al 31/12/2022	**847**

Media anno 2021	**881,3**
Media anno 2022	**862,67**

Azioni gestionali e amministrative del personale

Le politiche del personale, nel corso del 2022, sono proseguite nell'indirizzo già perseguito nelle precedenti annualità, attuando una gestione tesa, da un lato, alla riduzione dei costi e al recupero della produttività ricercando la maggior efficienza possibile e, dall'altro, dando la massima attenzione al rispetto delle disposizioni aziendali e contrattuali.
Relativamente alla situazione emergenziale Covid-19, le misure adottate per il contrasto, la prevenzione ed il contenimento della diffusione del corona-virus, si sono dimostrate efficaci tanto da non rilevare alcun infortunio da Covid-19.
Nel corso del 2022 sono stati effettuate le visite di sorveglianza sanitaria ai sensi del D. Lgs. 81/08 e gli accertamenti sanitari presso le strutture sanitarie RFI per il conseguimento e verifica delle idoneità alle mansioni.

Relazioni Industriali

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

- la sottoscrizione di un accordo per la regolazione del lavoro agile (*smart working*) che, in linea con l'impostazione adottata dal Gruppo FS, ha reso disponibile per Busitalia Sita Nord e per le sue controllate uno strumento idoneo alla gestione di questa modalità di erogazione della prestazione lavorativa, nel contesto di ripristino della normativa originale al termine dell'emergenza pandemica;

- la sottoscrizione di un accordo finalizzato a sostenere i lavoratori di fronte delle difficoltà del contesto economico emerse nel secondo semestre dell'anno, che ha previsto l'erogazione, a favore dei dipendenti di Busitalia Sita Nord e di tutte le società controllate che applicano il CCNL Autoferro, di un importo una tantum di 300€ da utilizzare nell'ambito della piattaforma welfare disponibile che, per l'occasione e in linea con le speciali disposizioni emanate dal governo per contrastare la crisi energetica, è stata ampliata per permettere l'acquisizione di buoni carburanti e il pagamento delle utenze domestiche;
- si è dato avvio al confronto con le parti sociali per la definizione dell'architettura del premio di risultato valida per il biennio 2023/2024 così come a quello per il rinnovo del Contratto Collettivo Aziendale di Busitalia.

A livello locale, il 2022 è stato caratterizzato da una forte conflittualità generata in maniera isolata dall'organizzazione sindacale FAISA–CISAL — segreteria provinciale di Padova — che, in continuità con quanto iniziato nel 2021, ha attivato sei iniziative di sciopero tutte incentrate sul tema delle differenze salariali legate all'applicazione dell'art.81 del Contratto Collettivo Aziendale. Per il resto, l'attività sindacale 2022 si è sostanzialmente caratterizzata nell'espletamento dei confronti periodici previsti dal contratto aziendale vigente (informative periodiche, commissioni turni, …).

Formazione

Nel 2022, in relazione alle attività di formazione direttamente presidiate da Busitalia Veneto, sono state erogate, complessivamente, 3276 ore di formazione che hanno coinvolto 166 dipendenti, con una media di circa 20 ore per partecipante e, in riferimento all'organico complessivo, di circa 4 ore pro–capite.
Per quanto attiene la formazione trasversale e quella "tecnica e/o di business", sono stati organizzati dalla controllante Busitalia Sita Nord corsi/incontri formativi su moduli specifici per famiglie professionali sui processi di riferimento. Tali sessioni si sono svolte prevalentemente da remoto o in modalità mista.
Ne corso del 2022 sono state inoltre avviate attività di selezione anche per personale target *professional*.

Selezione e sviluppo

Nell'anno 2022 si è acuita la necessità di inserimento di risorse con il profilo di Operatore di Esercizio da un lato, per consentire al servizio di accompagnare la crescita della domanda per effetto della progressiva uscita dalla pandemia e, dall'altro, per equilibrare la mobilità in uscita manifestatasi, il tutto in uno scenario locale e nazionale di difficoltà di reperimento risorse e di riduzione della mobilità sud–nord. In questo contesto, oltre a portare a conclusione il bando attivato a fine 2021, sono state attivate tre ulteriori campagne di selezione dedicate alla ricerca di personale operativo per il ruolo di Operatore dell'Esercizio. In aggiunta ai bandi menzionati che hanno seguito la linea tradizionale di ricerca di personale già in possesso dei titoli abilitativi, è stata avviata l'iniziativa denominata "Academy", finalizzata ad inserire giovani in possesso solo di patente di guida B a cui far conseguire i titoli necessari allo svolgimento del ruolo (patente D, CQC, estensione E ed abilitazione alla condotta tram) nell'ambito di un percorso di apprendistato professionalizzante interno all'azienda. Per questa specifica iniziativa, nel corso del 2022, sono stati emanati due bandi dedicati.

In linea con le iniziative di Busitalia Sita Nord, è proseguito in maniera più diffusa il processo di scouting per la valutazione delle competenze manageriali per il personale cd neolaureato (attraverso le competenti strutture di FS), tramite lo strumento dell'Assessment Center, avviato negli anni precedenti.

Organizzazione

Nel corso dell'anno 2022 non sono intervenute modifiche organizzative, confermando pertanto l'assetto organizzativo già definito.

Si è proseguita l'attività programmatica di ricezione delle Comunicazioni Organizzative Intersocietarie di Busitalia Sita Nord che a loro volta recepiscono le Disposizioni del Gruppo FS.

Altre informazioni

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

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

AMBIENTE

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 45001:2018.

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 2022 sono stati effettuati dall'Ente di Certificazione gli audit di mantenimento di tutte le Certificazioni, con esito positivo.

Sostenibilità

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

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

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

Comunicazioni Organizzative di Gruppo, nel corso del 2022, sono state predisposte le modifiche procedurali, gli strumenti operativi e di governance del processo di Sustainable Procurement a livello Busitalia e controllate.

Busitalia, nel 2022, ha concentrato il proprio impegno sull'individuazione di interventi immediati e di medio periodo volti al risparmio energetico e alla riduzione della dipendenza da fonti fossili. Gli interventi di breve periodo hanno visto un processo di mappatura e monitoraggio puntuale dei consumi delle utenze degli impianti, nell'ottica di una possibile razionalizzazione.

Nel contesto della redazione del *Contingency Plan* di Gruppo, Busitalia ha avviato anche la valutazione di interventi di risparmio energetico legati alla settore *operations* e a possibili revisioni dell'offerta, anche allo scopo di servire la domanda in modo più efficace.

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

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

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

In preparazione del processo di reporting 2022, la Società ha svolto le attività propedeutiche alla classificazione dell'eco-sostenibilità delle attività economiche, in applicazione del Regolamento Europeo Reg. (EU) 2020/852 e atti delegati.

Busitalia, infine, si è impegnata nella formazione sui temi dello sviluppo sostenibile e nella divulgazione delle proprie iniziative e dei risultati conseguiti. In collaborazione con Capogruppo e soggetti esterni specializzati, ha erogato percorsi formativi sia di sensibilizzazione del personale su Agenda 2030 e sulle implicazioni dirette a livello aziendale, sia sugli stili di vita sostenibili (a livello individuale).

CLIENTI

Nel corso dell'anno 2022 Busitalia Veneto ha sviluppato progetti ed iniziative verso la clientela con l'obiettivo di accelerare la ripartenza della domanda di trasporto post emergenza Covid-19: il filo conduttore è stata la valorizzazione dei servizi offerti in un'ottica integrata e sostenibile, incentrata sulle esigenze dei viaggiatori e del territorio servito.

Per incentivare la domanda nei centri urbani, in collaborazione con Amministrazioni locali ed Enti, si segnala:

- la ripresa del servizio flessibile a chiamata QuiBUS Veneto, utile per gli spostamenti serali e notturni nell'area metropolitana di Padova che è prenotabile tramite app QuiBus Veneto;
- da settembre il nuovo servizio flessibile a chiamata SCHIAVONIA che collega i comuni di Anguillara Veneta, Bagnoli di Sopra, Monselice, Pozzonovo, Solesino, Stanghella e Tribano con l'ospedale di Schiavonia;
- l'intensificazione della frequenza dei servizi tram in occasione delle festività natalizie per agevolare gli spostamenti nel centro di Padova;
- nella notte di Capodanno, il servizio straordinario effettuato con navette gratuite che hanno consentito, nella fascia serale-notturna, il trasporto di oltre 3mila viaggiatori che hanno festeggiato il nuovo anno nel centro di Padova.

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

- da settembre, il nuovo servizio BUS&BUS Rovigo dedicato a cicloturisti e sportivi per spostarsi con la bicicletta a bordo di autobus extraurbani specificatamente attrezzati sugli itinerari cicloturistici del Delta del Po (Rovigo-Adria-Rosolina mare e Rovigo-Adria-Porto Tolle-Barricata);
- la ripresa nel periodo estivo del servizio integrato Chioggia Link, collegamento che consente di raggiungere Chioggia utilizzando in modalità combinata il treno ed i servizi Busitalia Veneto;
- nel corso dell'anno, la pubblicazione sulla sezione turismo del sito www.fsbusitalia.it, di nuove idee di viaggio e di informazioni utili per gli spostamenti con i servizi Busitalia Veneto alla scoperta delle bellezze del territorio.

Novità di rilievo per la clientela abituale è stato il Bonus Trasporti, misura adottata dal Governo a supporto delle famiglie nell'ambito del cosiddetto Decreto Aiuti (art. 35 del D.L. 50 del 17 maggio 2022, convertito in Legge n. 91 del 15 luglio 2022) che ha consentito ai beneficiari di ottenere una riduzione immediata fino a Euro 60,00 sul prezzo di acquisto dell'abbonamento: importante è stato il riscontro di questa iniziativa con circa 42mila Bonus Trasporti utilizzati per acquistare abbonamenti di Busitalia Veneto.

L'attenzione verso le persone che viaggiano con Busitalia Veneto o gravitano intorno all'offerta sempre più diversificata ed integrata dell'Azienda si è concretizzato anche in progetti di *customer experience* volti a migliorare l'informazione sui servizi e l'accessibilità all'acquisto dei titoli di viaggio attraverso i canali digitali, in particolare:

- la nuova mappa del servizio urbano ed extraurbano di Padova, personalizzata per singolo comune servito;
- da agosto, l'apertura del nuovo punto customer care nella stazione di Padova;
- da agosto, l'attivazione del nuovo numero verde per l'accesso alle informazioni telefoniche;
- da novembre, l'attivazione del portale web per il rinnovo degli abbonamenti urbani ed extraurbani;
- a dicembre, l'installazione delle prime quattro nuove emettitrici automatiche di titoli di viaggio urbani ed extraurbani, localizzate in punti strategici della città di Padova (capolinea sud del tram, la biglietteria della Stazione Centrale di Padova, il capolinea nord e la fermata Ponti Romani).

Nel corso dell'ultimo trimestre dell'anno ha preso corpo il progetto di verifica straordinaria dei titoli di viaggio che si è concretizzato in una più diffusa e capillare presenza di verificatori Busitalia Veneto, anche affiancati da personale esterno qualificato, sia a bordo dei mezzi che alle fermate. Il progetto è volto a sensibilizzare i passeggeri al

rispetto delle regole di viaggio, a prevenire il fenomeno dell'evasione tariffaria e, in forza della aumentata presenza di personale sul territorio, a produrre benefici anche sulla sicurezza dei viaggiatori e del personale di guida.

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 circa 2.200 viaggiatori. Nonostante il mutato contesto ed il cambiamento degli stili di vita e delle abitudini post covid, il livello di soddisfazione complessivo si è attestato sui valori ante Covid-19; la percentuale dei viaggiatori soddisfatti si è attestata al 89,7% e al 88,6%, rispettivamente nei servizi urbani ed extraurbani.
Anche l'indicatore dei passeggeri trasportati ha fatto una buona *performance*; sebbene il livello dei viaggiatori non abbia ancora recuperato i valori pre-covid del 2019, l'indicatore ha registrato un incremento medio sui servizi Busitalia Veneto del 22% rispetto ai valori del 2021.

QUADRO MACROECONOMICO[1]

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

Il conflitto russo-ucraino esploso il 24 febbraio, in particolare, ha esacerbato le tendenze inflazionistiche iniziate con la ripresa ciclica del 2021, successiva al primo anno di pandemia.
L'offerta di gas naturale in Europa, dipendente in misura rilevante dalle forniture russe, si è compressa e il prezzo europeo del gas ha raggiunto il picco storico di 236 euro/mwh in media ad agosto, per poi ridimensionarsi negli ultimi mesi anche grazie a condizioni climatiche eccezionalmente favorevoli, che hanno permesso di riempire gli stoccaggi. A fine dicembre il prezzo del gas è sceso sotto la soglia psicologica dei 100 euro/mwh, come immediatamente prima del conflitto. Nell'ultimo decennio i prezzi erano stati nell'ordine dei 20 euro/mwh[2].
Anche il prezzo del greggio (Brent) ha subito ampi incrementi nella fase iniziale dell'invasione russa in Ucraina, pur se in misura più contenuta per via della maggiore diversificazione delle fonti di approvvigionamento rispetto al gas. Dai 70 dollari per barile di inizio anno la quotazione è arrivata intorno ai 130 dollari nei primi giorni delle ostilità, per tornare a dicembre sotto gli 80 dollari.

I rincari energetici, insieme alle restrizioni sull'offerta di altre materie prime e semilavorati a monte delle fasi di produzione, si sono gradualmente trasferiti ai prezzi finali e, spinta anche dai consumi, nel corso del 2022 l'inflazione ha continuato a correre raggiungendo valori che non si vedevano da decenni. Nell'ultimo scorcio

[1] Fonte dati macroeconomici Prometeia, *dicembre 2022*

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

dell'anno, mentre negli USA si sono manifestati segnali per una stabilizzazione dell'inflazione, nell'Unione Europea l'andamento dei prezzi appariva ancora in crescita[3].
Il significativo indebolimento dell'euro rispetto al dollaro ha rappresentato, nella prima parte del 2022, un fattore aggiuntivo di spinta al rialzo sull'inflazione in Europa, anche se nel quarto trimestre si è cominciato a registrare un'inversione di tendenza, con la moneta unica in parziale recupero sul biglietto verde.
L'attuale ondata inflazionistica, la più forte dagli anni Settanta, ha orientato in senso restrittivo la politica monetaria delle Banche Centrali. A partire dal luglio scorso la BCE, in linea con le decisioni della FED, ha varato tre aumenti del tasso ufficiale di riferimento - l'ultimo dei quali a dicembre - e sono prevedibili ulteriori rialzi nel corso del 2023.

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

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

In tale contesto, secondo le stime di Prometeia, la crescita del Prodotto Interno Lordo e del commercio mondiali per l'anno 2022 si sono attestate rispettivamente al +3,0% e al +3,5%, in evidente calo rispetto al 2021.
La proiezione di crescita che ci si attende nel 2023 vede una netta riduzione del ritmo di espansione del PIL mondiale (+1,8%), che riguarderà in particolare i paesi industrializzati (+0,3%) ma anche quelli emergenti (+2,8%).

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

Nell'**area Euro** l'andamento del ciclo economico è stato positivo nei primi sei mesi dell'anno, e si è rivelato ancora solido nel terzo trimestre, nonostante i continui e forti aumenti dei prezzi legati alla crisi energetica. La buona performance si è basata principalmente sulla spesa per consumi delle famiglie, con i consumatori che hanno colto l'opportunità di uscire e viaggiare dopo che quasi tutte le restrizioni legate alla pandemia sono state rimosse. Una marcata diminuzione, diffusa a tutti i principali paesi europei, è stata osservata nel settore delle costruzioni, dove potrebbero aver pesato la carenza di materiali e manodopera qualificata.
Nel confronto europeo, l'espansione dell'attività economica dell'Italia (+3,9%) è stata superiore a quella di Francia (+2,6%), Germania (1,9%) e alla media UEM (3,4%), ma inferiore a quella della Spagna (+4,6%).
L'inflazione nell'Area Euro è stata pari all'8,6%, in crescita più che significativa rispetto al 2021.

	2021	2022	2021	2022
	Prodotto interno lordo		**Inflazione**	
	(variazioni % su anno precedente)		*(variazioni % su anno precedente)*	
Area Euro	**5,3**	**3,4**	**2,6**	**8,6**
Germania	2,9	1,9	3,2	8,9
Francia	6,8	2,6	2,1	5,9
Italia	6,7	3,9	1,9	8,1*
Spagna	5,5	4,6	3,0	8,3

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2022
**fonte ISTAT, gennaio 2023*

In **Italia** la crescita dell'attività economica nel corso del 2022 è stata ampiamente superiore rispetto alle previsioni di primavera, formulate dopo l'invasione russa in Ucraina. Il principale traino è stato la domanda interna, il cui miglioramento ha riflesso l'ottima performance della spesa delle famiglie, cui si è aggiunto il contributo positivo degli investimenti strumentali. Le costruzioni, invece, hanno ripiegato dopo sei trimestri consecutivi di forte miglioramento. L'andamento della domanda estera ha mostrato una contrazione determinata dalla vivacità delle importazioni ma anche dalla debolezza delle esportazioni, in particolare quelle di servizi.
Dal lato dell'offerta, la crescita ha avuto origine quasi esclusivamente dal settore del commercio, dei servizi di alloggio e di ristorazione, mentre il settore dell'industria in senso stretto ha iniziato a registrare una battuta di arresto.
L'Italia ha chiuso il 2022 con una crescita del PIL pari al 3,9% rispetto all'anno precedente. L'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale ha visto una crescita dell'8,1% rispetto al 2021.

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

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

ASPETTI NORMATIVI E REGOLAMENTARI

Misure di contrasto alla pandemia

Lo stato di emergenza dichiarato il 31 gennaio 2020 per fronteggiare l'emergenza Covid-19, si è concluso lo scorso 31 marzo 2022, ai sensi dell'art. 1 del D.L. 24/2022 (nota 4). Tale circostanza non ha tuttavia fatto venir meno tutte le misure specifiche di contrasto al virus adottate nel settore del TPL.

In particolare, a fronte della eliminazione dal 1° aprile 2022 (nota 5) dell'obbligo di possesso di c.d. Green pass per accedere ai servizi di TPL e dei vincoli al coefficiente di riempimento massimo per i mezzi dedicati ai medesimi servizi, l'obbligo di indossare mascherine FFP2 è stato in vigore fino al 30 settembre 2022.

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

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

[5] Dal 1° maggio 2022 per treni, traghetti, aerei e autobus di lunga percorrenza.

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

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

Sostegno al settore

Il fondo istituito per compensare gli operatori di TPL della riduzione dei ricavi tariffari connessa alla pandemia (c.d. Fondo "mancati ricavi"), non rifinanziato per il 2022, è stato reintegrato per gli anni 2023 e 2024 - rispettivamente con 100 e 250 milioni di euro - dalla Legge di Bilancio 2023 (nota [6]).

È stato invece rifinanziato anche per il 2022 il Fondo istituito dalla Legge di Bilancio 2021 (nota [7]) al fine di finanziare i servizi aggiuntivi attivati per attuare le misure di contrasto all'epidemia istituite nel settore del TPL. In particolare, la dotazione del Fondo per il 2022 è pari a 130 milioni di euro (nota [8]).

Come misura di sostegno per la domanda, l'art. 35 del D.L. 17 maggio 2022, n. 50 (nota [9]) ha previsto l'istituzione di un Fondo alimentato con 180 milioni di euro per l'anno 2022, finalizzato a riconoscere un buono (c.d. Bonus Trasporti) da utilizzare per l'acquisto di abbonamenti per i servizi di TPL ovvero per i servizi di trasporto ferroviario nazionale, pari al 100% del valore della spesa sostenuta ma entro i 60 euro (nota [10]).

Altre misure di supporto

Il comma 4-*bis* dell'art. 92 del D.L. 18/2020 (nota [11]) aveva disposto l'inapplicabilità per i gestori dei servizi di TPL di qualsiasi decurtazione di corrispettivo, sanzione o penale "*in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020*". Tale disposizione è stata prorogata fino al 31 marzo 2022 (nota [12]).

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

---

[6] Legge 29 dicembre 2022, n. 197, art. 1, comma 477.

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

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

[9] Convertito con modificazioni dalla L. 15 luglio 2022, n. 91.

[10] La misura è riservata a persone fisiche che, nel 2021, avevano dichiarato un reddito personale ai fini IRPEF non superiore ai 35.000 euro.

[11] Decreto-Legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito dalla L. 24 aprile 2020, n. 27.

[12] Dall'art. 16 del D.L. 24 dicembre 2021, n. 221, convertito dalla L. 18 febbraio 2022, n. 11.

Riduzione temporanea delle accise

In conseguenza degli incrementi inflattivi registratisi a valle dello scoppio della guerra in Ucraina, con D.L. 21 marzo 2022, n. 21 (nota [13]) è stata prevista la riduzione di 0,25 Euro/litro dell'accisa applicata al gasolio per autotrazione. Con provvedimenti successivi, tale riduzione è stata confermata per tutto il 2022, e non rinnovata per il 2023.

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

Proroghe e sospensioni

Con l'art. 24, comma 5-*quinquies* del D.L. 27 gennaio 2022, n. 4, è stata prevista la facoltà per gli enti affidanti servizi di TPL di prorogare del 50% la durata dei contratti (ma entro il 31 dicembre 2026) in caso di investimenti significativi da parte dell'affidatario (nota [14]).

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

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

Legge per la Concorrenza e riforma dei servizi pubblici locali

Con Decreto Legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, emanato a seguito della delega conferita ai sensi dell'art. 8 della Legge per il mercato e la concorrenza (nota [17]), il Governo ha inteso riordinare la materia dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.

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

---

[13] Convertito con modificazioni dalla L. 20 maggio 2022, n. 51

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

[15] Convertito con modificazioni dalla L. 5 agosto 2022, n. 108.

[16] L'art. 200, comma 7 del D.L. 34 9 maggio 2020, n. 34 aveva previsto la sospensione fino al 31 dicembre 2024.

[17] Legge 5 agosto 2022, n. 118.

Con l'art. 9 della già richiamata Legge per il mercato e la concorrenza, sono state introdotte procedure di monitoraggio al fine di consentire l'applicazione delle decurtazioni al Fondo nazionale del TPL previste dal D.L. 50/2017[18] in caso di mancato affidamento dei servizi di TPL con gara, mancata pubblicazione dei relativi bandi e/o di servizi affidati tramite procedure non conformi alla regolazione di settore[19].

È infatti previsto - entro il 31 maggio di ciascun anno - l'invio all'Osservatorio nazionale del TPL (nota [20]) da parte delle Regioni a statuto ordinaria di attestazioni di conformità degli affidamenti alla disciplina sopra richiamata, controllate a campione secondo la disciplina emanata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti nell'ambito della Delibera n. 243/2022.

Andamento del mercato

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

La domanda complessiva di mobilità, rispetto al 2021, è cresciuta del 11,6% e del 13,6% in termini rispettivamente di spostamenti e passeggeri*km nel giorno medio feriale. Tali indicatori di domanda risultano ancora inferiori del 6,1% e del 15,6% rispetto ai valori registrati nel 2019. Il tasso di mobilità (nota [21]) è ulteriormente aumentato, raggiungendo l'80,1%, collocandosi tuttavia 5 punti percentuali sotto il valore 2019.

Le restrizioni alla mobilità e le misure di contrasto al Covid-19 avevano condotto nel 2020 ad una modifica delle scelte modali, in particolare ad una crescita della modalità c.d. *attiva (nota [22])* e una forte riduzione della quota della mobilità collettiva e intermodale. Nel 2022, al contrario, si evidenzia una riduzione della quota della mobilità attiva, già iniziata nel 2021.

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

Complessivamente, il tasso di mobilità sostenibile (nota [23]) vede una forte decrescita rispetto al 2020, raggiungendo, nel 2021, circa il 30% degli spostamenti contro il 38% dell'anno precedente.

Le motivazioni che determinano gli spostamenti si erano modificate durante la pandemia: il c.d. "lavoro agile" aveva contribuito a ridurre la componente sistematica della mobilità. Mentre durante la pandemia i lavoratori da remoto avevano aumentato il proprio peso, crescendo dai 570.000 del 2019 ai 6,6 milioni del 2020, nel 2021 e nel 2022 si sono ridotti rispettivamente a 4 e 3,5 milioni (nota [24]).

[18] Fonte: articolo 27, comma 2, lettera d), del D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito dalla Legge 21 giugno 2017, n. 96.
[19] Pari al 15% per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non conformi.
[20] L'art. 8 del D.L. 16 giugno 2022, n. 68 lo ha ridenominato "*Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile*".
[21] Tasso di mobilità: percentuale di intervistati che nel corso della giornata hanno effettuato almeno uno spostamento di qualsiasi tipo;
[22] Spostamenti a piedi e in bicicletta.
[23] Tasso di mobilità sostenibile: percentuale di spostamenti con mezzi pubblici, a piedi e in bicicletta/micromobilità.
[24] Fonte: Osservatorio Politecnico di Milano. Dati riportati dal "19° rapporto sulla mobilità in Italia".

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

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

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

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

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

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

Scenario Competitivo

Secondo l'Osservatorio Nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico Locale (nota [26]), il mercato italiano del TPL, inclusi i servizi ferroviari regionali, sviluppava nel 2019 (dato ad oggi più aggiornato) una produzione annua di 1,9 miliardi di km e un fatturato annuo di circa 11,5 miliardi di euro. Escludendo il TPL ferroviario, la produzione annua è pari a circa 1,7 miliardi di km, per un fatturato annuo stimato di circa 6,8 miliardi di euro.

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Le percorrenze commerciali complessive (servizi minimi e aggiuntivi) sono suddivise per linea di business in Urbano ed Extraurbano Padova e Rovigo gomma e tram (per Padova).

Nel corso dell'anno 2022 vi è stato un aumento delle percorrenze con un riproporsi dell'offerta ante periodo emergenziale Covid-19.

[25] Dati Istat-ACI elaborati da Isfort.
[26] Relazione Annuale al Parlamento, 2022 – dati 2019.

Esercizio Tpl Gomma e Tram nel 2022

Il servizio di TPL svolto nel 2022 si caratterizza ancora per i problemi e le ripercussioni sul servizio dovute all'emergenza sanitaria legata al Covid-19.

Lo stato di emergenza si è concluso con il 31 marzo 2022 e con esso il piano scuola-trasporti per gli studenti di emanazione Prefettizia: operativamente sono venuti meno i servizi aggiuntivi forniti da vettori terzi e la presenza di assistenti a terra per evitare il sovraffollamento nelle fasi di salita e discesa alle fermate principali.

Pur con la cessazione dello stato di emergenza, la presenza di passeggeri a bordo autobus è ben distante dall'affluenza registrata ante periodo Codiv-19 e si ipotizza una lenta e graduale ripresa che vedrà il ritorno ai valori precedenti non prima del 2024.

Si segnala, inoltre, la carenza di personale di guida, fenomeno di carattere nazionale se non europeo, peraltro già riscontrato prima dell'emergenza Covid-19. La difficoltà ad assumere personale autista, tale da non garantire nemmeno il *turn-over* del personale in quiescenza, non ha consentito di poter garantire il rispetto degli impegni contrattuali per il bacino di Padova.

Il servizio TPL Tram, nel corso del 2022, è tornato ad un profilo più stabile dopo il periodo pandemico.

Il parco rotabile è uniforme (veicolo Translohr STE3 con autonomia di trazione [alimentazione a batteria]) ed è costituito di 16 mezzi di età media pari a 14 anni, n. 2 rotabili tranviari di 5 anni e n. 4 mezzi immessi in servizio tra giugno e luglio 2022.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

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

FONDI SETTORE TPL

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

Competenza esercizio 2020 e 2021

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

Competenza esercizio 2021 e 2022

Ci si riferisce, in particolare, al D.L. n. 4 del 27 gennaio 2022 (DL Sostegno-ter) che prevede lo stanziamento per servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale fino al 31 marzo 2022, termine dello stato di emergenza. Le eventuali somme residue possono essere utilizzate nell'anno 2022 per la compensazione dei minori ricavi tariffari.
Al D.L. n. 50 del 17 maggio 2022 (DL Aiuti) che ha previsto l'ulteriore stanziamento destinato all'erogazione dei servizi aggiuntivi programmati relativamente al periodo compreso tra il 1° aprile 2022 e il 30 giugno 2022.
E alla La Legge n. 197 del 29 dicembre 2022 (Legge di Bilancio 2023) che prevede il rifinanziamento del fondo istituito con l'articolo 200 del DL n. 34/2020 (DL Rilancio) per la compensazione dei minori ricavi tariffari delle aziende TPL nel periodo dal 1° gennaio 2021 al 31 marzo 2022.

Competenza esercizio 2022

Ci si riferisce al D.L. n. 115 del 9 agosto 2022 (DL Aiuti-bis), al D.L. n. 144 del 23 settembre 2022 (DL Aiuti-ter), al D.L. n.176/2022 del 18 novembre 2022 (DL Aiuti-quater) e al DL n. 179/2022 del 23 novembre 2022 (DL Accise) che prevedono riconoscimenti per fronteggiare l'incremento del costo per l'acquisto dei carburanti, sostenuti nel secondo e terzo quadrimestre 2022 utilizzati per l'alimentazione dei mezzi TPL e regionali su strada, lacuale, marittimo e ferroviario. Il contributo è stato esteso anche all'acquisto dell'energia elettrica per l'alimentazione dei mezzi.
Le risorse, pertanto, saranno destinate al riconoscimento di un contributo, calcolato sulla base dei costi sostenuti nell'analogo periodo 2021, per l'incremento di costo, sostenuto nel secondo e terzo quadrimestre 2022, per

l'acquisto dell'energia elettrica e del carburante per l'alimentazione dei mezzi di trasporto destinati al TPL e regionale su strada, lacuale, marittimo o ferroviario.

Fondo Nazionale Tpl

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

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

Di seguito le relative Delibere della Giunta Regionale che hanno determinato l'iscrizione di effetti economici nell'esercizio 2022:

- DGRV n. 1258 del 18.10.2022 "Assegnazione finanziamenti per l'esercizio dei servizi aggiuntivi 2021" che ha previsto un riparto di finanziamenti aggiuntivi assegnati alla Società pari complessivamente a 7 milioni di euro incluso IVA iscritti nel competente esercizio 2021 rispetto ad un ammontare stimato pari a 7,6 milioni di euro dalla Società nel 2021 e determinando pertanto una sopravvenienza passiva nell'esercizio in corso pari a 0,6 milioni di euro (a seguito di effettiva rendicontazione del servizio inferiore alla stima);
- DDR n. 528 del 25.11.2022 "Assegnazione finanziamenti destinati alla compensazione dei minori introiti tariffari" che ha previsto un riparto di anticipazioni di minori introiti tariffari assegnati alla Società per l'esercizio 2021 pari a 5,4 milioni di euro;
- DGRV n. 1657 del 30.12.2022 "Assegnazione Fondo Nazionale TPL" che ha previsto un riparto di finanziamenti aggiuntivi assegnati alla Società per l'esercizio 2022 pari complessivamente a 1,7 milioni di euro;
- DGRV n. 1659 del 30.12.2022 "Assegnazione servizi aggiuntivi 1° trimestre 2022" che ha previsto un riparto di finanziamenti aggiuntivi assegnati alla Società per l'esercizio 2022 pari complessivamente a 2,4 milioni di euro lordo IVA (2,2 milioni di euro netto IVA);
- DGRV n. 1012 del 16.08.2022 "Approvazione del riparto dei finanziamenti straordinari destinati a sostenere il settore del TPL nell'esercizio 2022" pari complessivamente a 1,2 milioni di euro.

Pertanto, la Società, 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, ha effettuato una rilevazione per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti considerando i dettami previsti dallo IAS 20.

DISPOSIZIONI CONTRATTUALI E NORMATIVE RILEVANTI

In considerazione delle rilevanti perdite realizzate dalla Società nell'esercizio 2021 e nell'esercizio 2022 la cui origine è da attribuirsi alla sostanziale riduzione dei ricavi da mercato e al contestuale incremento dei costi di carburante e energia elettrica collegati, entrambi i fenomeni, rispettivamente causati dall'emergenza pandemica e al conflitto russo-ucraino, la Società ha iniziato le interlocuzioni con i rispettivi Enti al fine di ottenere il riconoscimento dell'equilibrio economico finanziario atteso ai sensi del Regolamento europeo 1370/2007 e sulla base delle disposizioni contrattuali di riferimento.

Il 4 dicembre 2020 Busitalia Veneto ha sottoscritto con la Provincia e il Comune di Padova il contratto per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico e tranviario urbano ed extraurbano del bacino territoriale della provincia di Padova. Il contratto fa seguito all'aggiudicazione dei servizi di TPL a Busitalia Veneto in esito alla procedura di gara indetta dalla provincia a novembre 2017. La durata dell'affidamento è di 9 anni, con decorrenza dal servizio invernale coincidente con l'inizio del calendario scolastico 2021/2022, ed estendibile di 24 mesi.
In linea con il regolamento europeo 1370/2007 e la normativa di settore pubblicata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART"), in particolare con le delibere 49/2015 e 154/2019 che implementano le disposizioni del regolamento europeo 1370/2007, il contratto prevede la compensazione dei costi di gestione del servizio e degli investimenti, incluso un margine di utile ragionevole.

Ai fini del riconoscimento economico delle compensazioni integrative che Busitalia Veneto intende ottenere dall'Ente di Governo (EDG) in ragione dei perduranti effetti negativi della pandemia e dell'eccezionale rincaro dei costi delle materie prime e dell'energia, trova applicazione il contratto sottoscritto con l'EDG, che rimette all'accordo delle parti, l'individuazione delle concrete modalità per riportare ad equilibrio il Contratto medesimo.

ATTIVITA' DA CONTRATTO (ai sensi dell'IFRS 15)

L'esercizio 2022 ha quindi fatto registrare, per effetto dei fenomeni di cui sopra un significativo gap rispetto agli obiettivi di equilibrio economico-finanziari previsti nel Piano Economico Finanziario del Contratto di Servizio sottoscritto. Il contratto di servizio prevede il diritto per Busitalia Veneto ad ottenere, da parte dei rispettivi Enti, il riequilibrio del piano economico finanziario (PEF).

Al termine del primo anno di esercizio, la Società ha calcolato gli scostamenti tra i risultati previsti e riportati nel PEF contrattuale e i risultati di consuntivo per il contratto di servizio finalizzato alla possibilità di rilevazione di un'attività da contratto nell'esercizio in cui l'informazione è divenuta disponibile e in applicazione delle disposizioni contrattuali secondo quanto previsto dall'IFRS 15. Tale scostamento è stato quantificato dalla Società ma non è stato iscritto nella presente Relazione Finanziaria in quanto non è stata ancora conclusa l'attività di verifica degli equilibri contrattuali delle Società di trasporto pubblico locale e regionale relativamente al biennio 2020-2021 e per il primo trimestre 2022 (fino al 31.03.2022 termine dello stato di emergenza). Conseguentemente non sono stati ancora definiti i finanziamenti spettanti, sulla base dei dettati normativi sopra riportati.

E' chiaro che il risultato registrato, nel primo anno di esercizio contrattuale, sia stato determinato prevalentemente da eventi di natura straordinaria o comunque cause di forza maggiore tali da alterare totalmente l'equilibrio della Concessione per sua eccessiva onerosità.

Sono state comunque avviate le interlocuzioni con gli Enti al fine di impegnarli a ricondurre la Concessione, in funzione degli intervenuti eventi, in condizione di equilibrio economico contrattuale.

-

Di seguito riportiamo i risultati economici della Società per l'esercizio 2022 e i risultati patrimoniali riclassificati al 31.12.2022.

Conto economico riclassificato

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazione	%
Ricavi operativi	**87.226**	**88.102**	**-876**	**-1%**
Ricavi da servizi di trasporto	79.490	78.786	704	1%
Ricavi diversi e altri proventi	7.736	9.316	-1.580	-17%
Costi operativi	**-84.679**	**-86.266**	**1.587**	**-2%**
Costo del personale	-37.416	-40.224	2.808	-7%
Altri costi netti	-47.263	-46.042	-1.221	3%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**2.547**	**1.836**	**711**	**39%**
Ammortamenti	-9.372	-8.460	-912	11%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	-3.421	-1.387	-2.034	147%
Accantonamenti	0	0	0	0
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**-10.246**	**-8.011**	**-2.235**	**28%**
Proventi e oneri finanziari	-2.332	-1.860	-472	25%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**-12.578**	**-9.871**	**-2.707**	**27%**
Imposte sul reddito	757	503	254	50%
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	**-11.821**	**-9.368**	**-2.453**	**26%**
RISULTATO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI	**-**	**-**	**-**	**-**
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	**-11.821**	**-9.368**	**-2.453**	**26%**

L'esercizio 2022, come l'esercizio 2021, è stato caratterizzato dalla crisi epidemiologica del Covid-19 i cui effetti hanno avuto ripercussioni su tutta la gestione aziendale sia dal punto di vista organizzativo che dal punto di vista economico e patrimoniale. Rispetto all'esercizio precedente, si è assistito ad un parziale recupero dei Ricavi da traffico (+10,32%).

Nel corso del 2022, il Governo Italiano, al fine di supportare il sistema economico nazionale in questa fase di crisi pandemica, è intervenuto nuovamente attraverso la pubblicazione di diverse norme a sostegno del settore. Busitalia Veneto in forza delle successive delibere regionali ha usufruito di tali contributi che sono riflessi nei dati della presente relazione finanziaria.

Il **Risultato Netto di esercizio** rileva una perdita di esercizio di 11,8 milioni di euro.
Di seguito le principali variazione intercorse:
La voce **Ricavi da servizi di trasporto,** si attesta ad un valore di oltre 79,5 milioni di euro con una variazione in aumento di 0,7 milioni di euro determinata da:

- **Ricavi da Mercato** che si attestano a 26,7 milioni di euro, con un incremento di circa 4,7 milioni di euro (+21,4%), dei quali circa 2,7 milioni di euro relativi al TPL extraurbano e 2 milioni di euro relativi al TPL urbano;
- **Ricavi da Contratto di Servizio** che si attestano su un valore di 52,8 milioni di euro presentano un decremento di circa 4 milioni di euro (-7%) rispetto allo scorso esercizio, determinato prevalentemente dai seguenti fattori:
  - **a)** assegnazione del finanziamento aggiuntivo del Fondo Nazionale TPL per 1,7 milioni di euro ai sensi della DGRV n. 1657/2022;
  - **b)** assegnazione dei finanziamenti aggiuntivi straordinari Covid-19 per l'esercizio 2022 per 2,2 milioni di euro ai sensi della DGRV 1659/2022 a fronte degli 7,9 milioni di euro di servizi aggiuntivi straordinari Covid-19 per l'esercizio 2021 registrando conseguentemente una riduzione dei corrispettivi di 5,7 milioni di euro;

I **Ricavi diversi e Altri Proventi** si attestano ad un valore di 7,7 milioni di euro e presentano un decremento di 1,6 milioni di euro pari a -17% rispetto al precedente esercizio dovuto dall'effetto contrapposto relativo al decremento per 1,7 milioni di euro dell'ammontare dei contributi ristoro Covid-19 che si attestavano a 7,1 milioni di euro nel 2021 a titolo di Anticipazione (di competenza 2020) rispetto ai 5,4 milioni di euro stanziati nel 2022 (a titolo di Anticipazione esercizio 2021) e dall'incremento per 0,1 milioni di euro relativo degli altri ricavi diversi.

Con riferimento ai **Costi Operativi** si riscontra un decremento di 1,6 milioni di euro riconducibile all'effetto congiunto dei seguenti fenomeni:

a) Decremento complessivo del **Costo del Personale** pari a circa 2,8 milioni di euro da imputare per 1,3 milioni di euro alla riduzione del Fondo Ferie per effetto delle politiche di gestione del personale attuate dalla Società, per 0,8 milioni di euro al rilascio di Debiti del personale in particolare relativi ai Premi di risultato accantonati ma risultati superiori rispetto agli accordi welfare siglati con i lavoratori e per 0,7 milioni di euro alla complessiva riduzione delle competenze variabili del personale.

b) Incremento degli **Altri Costi Netti** per circa 1,2 milioni di euro determinato principalmente da:

a. Costi materie prime: incremento di circa 4,1 milioni di euro, in prevalenza carburanti e lubrificanti. Il costo del carburante è stato condizionato sia dalla ripresa dei servizi sia da un incremento del costo medio unitario del gasolio per trazione;

b. Costi per le prestazioni legate al trasporto: decremento di 3,5 milioni di euro, determinato dalla riduzione dei servizi aggiuntivi, che nel 2021 risultavano occorrenti per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento disposte dalle Autorità. Nel 2021 facevano riferimento ai servizi aggiuntivi finanziati con Dgr 747/2021 e Dgr 1762/2021;

c. Costi per utenze: incremento di 1 milione di euro da imputare prevalentemente ai costi per energia elettrica (+0,7 milioni di euro). La restante parte fa riferimento all'incremento delle altre utenze (+0,3 milioni di euro);

d. Costi per assicurazioni: incremento di 0,2 milioni di euro delle polizze RCA di competenza dell'esercizio per effetto di maggiori autobus in circolazione;

e. Minusvalenze: incremento di 0,8 milioni di euro per effetto della rimozione dei rottami degli autobus danneggiati da un incendio di natura doloso;

f. Costi provvigioni: incremento di circa 0,3 milioni di euro quale conseguenza dell'incremento delle vendite dei titoli di viaggio.

g. Penali: riduzione per 1,7 milioni di euro per effetto della stima di valutazione del rischio di applicazione di eventuali penali contrattuali sulle attività finanziarie in essere effettuata nel 2021.

Complessivamente l'**EBITDA** registra un valore positivo di 2,5 milioni di euro, con un incremento di 0,7 milioni di euro rispetto allo scorso anno (+39%) per i motivi sopraesposti.

Il valore degli **Ammortamenti** risulta incrementato di 0,9 milioni di euro (+11%) rispetto allo scorso anno a seguito del significativo intervento di rinnovo del parco mezzi intervenuto nel corso del 2021 e nel 2022 allo scopo di rendere i mezzi più efficienti ed ecologici.
Il valore delle **Svalutazioni** si attesta a 3,4 milioni di euro e si riferisce all'esito delle valutazioni sulle attività finanziarie in essere al 31 dicembre 2022.

L'**EBIT** presenta un saldo negativo di circa 10,2 milioni di euro rispetto a 8 milioni di euro del 2021 registrando un peggioramento di 2,2 milioni di euro.

Il risultato della **Gestione Finanziaria** presenta un saldo negativo di circa 2,3 milioni di euro, con un incremento di 0,5 milioni di euro rispetto al 2021 relativo per 0,3 milioni di euro all'aumento dei finanziamenti per nuove

acquisizioni di autobus e per 0,2 milioni di euro all'effetto indicizzazione dei tassi sui finanziamenti in essere al 31.12.2022 con la società Fercredit.

Il risultato della **Gestione Fiscale** presenta un saldo positivo di 0,7 milioni di euro derivante da rettifiche per imposte relative a esercizi precedenti per 0,6 milioni di euro e dalle imposte differite per 0,1 milioni di euro.

Sulla base di quanto sopra, il **Risultato Netto** presenta un saldo negativo di 11,8 milioni di euro.

Stato Patrimoniale riclassificato

valori in migliaia di euro

	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Capitale circolante netto gestionale	-4.321	4.263	-8.584
Altre attività nette	-239	2.058	-2.297
Capitale circolante	**-4.560**	**6.321**	**-10.881**
Immobilizzazioni tecniche	87.138	88.453	-1.315
Partecipazioni			
Capitale immobilizzato netto	**87.138**	**88.453**	**-1.315**
TFR	-5.747	-7.445	1.698
Altri fondi	-2.778	-3.365	587
TFR e Altri fondi	**-8.523**	**-10.810**	**2.287**
Attività/(Passività) nette detenute per la vendita			
CAPITALE INVESTITO NETTO	**74.055**	**83.964**	**-9.909**
Posizione finanziaria netta a breve	18.062	9.144	8.918
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	54.538	62.188	-7.650
Posizione finanziaria netta	**72.600**	**71.332**	1.268
Mezzi propri	**1.455**	**12.632**	**-11.177**
TOTALE COPERTURE	**74.055**	**83.964**	**-9.909**

Lo **Stato Patrimoniale** riclassificato evidenzia un **Capitale Investito Netto** pari a 74 milioni di euro con un decremento di 9,9 milioni di euro rispetto al 31.12.2021. Gli elementi caratterizzanti di tale variazione sono riconducibili a:

- Riduzione del **Capitale Circolante Netto** di 10,9 milioni di euro determinata prevalentemente dall'incremento dei Debiti Commerciali conseguenti a maggiori consumi rispetto al 2021;
- Decremento del **Capitale immobilizzato netto** di 1,3 milioni di euro per effetto netto degli investimenti di periodo pari a 10 milioni di euro relativi all'acquisto di autobus inclusi allestimenti e sistemi di bordo (per 5,9 milioni di euro), a lavori di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura del sistema tranviario (per 0,9 milioni di euro) e allo sviluppo del Progetto di Sistema Integrato di Monitoraggio dei veicoli, Bigliettazione Elettronica e Infomobilità (SIMBEI) (per 3,2 milioni di euro) oltre a 1,5 milioni di contributi registrati nel periodo relativi ad acquisizioni di autobus e 9,4 milioni di euro relativi alla quota di ammortamenti di

periodo al netto dell'effetto dei contributi. Rispetto al 2021, si rileva nell'ammontare degli ammortamenti un incremento di 0,9 milioni di euro per effetto dei nuovi investimenti. Si rilevano inoltre variazioni complessive nette in diminuzione per dismissioni e altre variazioni di periodo pari a 0,4 milioni di euro.

- investimenti in "Immobili, impianti e macchinari" per 6,8 milioni di euro che fanno riferimento per 5,1 milioni di euro all'acquisto di n. 25 autobus nuovi da destinare all'esercizio del TPL, 0,3 milioni di euro all'acquisto di n. 6 autobus usati, per 0,5 milioni di euro relativi ad allestimenti e sistemi informativi di bordo su autobus e per 0,9 milioni di euro a lavori di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura del sistema tranviario.
- investimenti in "attività immateriali" per 3,2 milioni di euro che fa riferimento prevalentemente allo sviluppo del Progetto di Sistema Integrato di Monitoraggio dei veicoli, Bigliettazione Elettronica e Infomobilità (SIMBEI) e, limitatamente al servizio urbano di Padova, da Sistemi di Trasporto Intelligenti. Questi ultimi sono stati oggetto complessivamente di finanziamento POR FESR, Azione 4.6.3 per 1,9 milioni di euro.
- Decremento del **TFR ed Altri Fondi** per complessivi 2,3 milioni di euro per effetto congiunto dell'importo delle liquidazioni del personale in quiescenza oltre agli utilizzi relativi ai fondi del personale per effetto del riconoscimento della vacatio contrattuale ai dipendenti.

La **Posizione finanziaria netta** evidenzia un indebitamento netto di 72,6 milioni di euro e registra nel corso del periodo un incremento di 1,3 milioni di euro. La variazione è essenzialmente dovuta ad un incremento del saldo dei Finanziamenti a medio-lungo termine per circa 3,9 milioni di euro in favore di nuove acquisizioni di autobus, ad una riduzione di 0,6 milioni di euro del saldo del conto corrente intersocietario con FS, e da una riduzione di 3,2 milioni di euro delle Passività Finanziarie in applicazione dell'IFRS 16.

I Mezzi Propri si attestano a 1,5 milioni di euro con una variazione di 11,2 milioni di euro per effetto della perdita d'esercizio registrata nel 2022 pari 11,8 milioni di euro oltre a 0,6 milioni di euro di variazione positiva determinata dalla movimentazione delle Riserve di attualizzazione del TFR in applicazione dello IAS 19.

Al 31 dicembre 2022, in conseguenza delle perdite consuntivate nell'esercizio, il capitale risulta diminuito di oltre un terzo, configurandosi così la fattispecie di cui all'art. 2446 del Codice civile.

Si segnala che per le perdite realizzate nell'esercizio 2021, la Società si era avvalsa dei benefici di cui all'art. 6 del D.L. n. 23 dell'08 aprile 2020 (cd. Decreto Liquidità- convertito con la Legge 5 giugno 2020, n. 40) che permettono di coprire tali perdite entro i prossimi 5 anni.

Con il DL 198/2022 (Decreto Milleproroghe 2023) convertito, con modificazioni, dalla Legge 24 febbraio 2023 n.14, sono state estese anche alle perdite conseguite nell'esercizio al 31 dicembre 2022, le "Disposizioni temporanee in materia di riduzione del capitale" introdotte dall'art. 6 del DL n.23/2020. Pertanto, la perdita conseguita nell'esercizio 2022, non concorrerà alla diminuzione del capitale entro la fine del presente esercizio.

Dal punto di vista finanziario, gli Amministratori ritengono che i flussi futuri attesi dai ricavi da mercato dalla clientela, dai corrispettivi attesi dagli Enti in esecuzione degli impegni contrattuali, nonché gli introiti relativi ai ristori deliberati consentano di far fronte alle proprie obbligazioni nei prossimi 12 mesi. Inoltre, si rileva che la

Società ha attivato la linea di credito revolving di breve termine con FS Italiane per la gestione del capitale circolante e prevede il ricorso ai finanziamenti con la consociata Fercredit per la realizzazione degli investimenti.
Da un punto di vista economico-patrimoniale, gli Amministratori ritengono che i flussi di cassa previsti con l'approvazione della del Piano industriale 2023-2032, possano assicurare l'adempimento delle obbligazioni assunte dalla Società nell'ambito della sua attività operativa, così come rappresentate nel documento di Budget 2023 approvato dagli Amministratori e il recupero integrale delle perdite differite già alla chiusura dell'esercizio 2026.

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

	31.12.2021	**Perdita 2021*** **sterilizzata**	**Perdita 2022**** **sterilizzata**	**31.12.2022** **proformato**
Capitale sociale	20.500.000			20.500.000
Riserve	68.461			68.461
Utili (Perdite) portati a nuovo	-7.292.094	9.367.390		2.075.296
Utile (Perdite) d'esercizio	-11.820.993		11.820.993	0
Totale Patrimonio Netto	**1.455.374**			**22.643.757**

* 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.

FATTORI DI RISCHIO

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

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

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

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

Tra i fattori esogeni, la diffusione su scala globale di emergenze epidemiologiche o pandemiche che colpiscono la popolazione (i.e. Covid-19) può determinare, oltre a un deterioramento del quadro macroeconomico, rallentamenti

nell'attività dell'impresa, derivanti da provvedimenti emanati da autorità nazionali ed estere, da indisponibilità di personale, da difficoltà incontrate dalla clientela nella fruizione dei servizi di mobilità collettiva, da discontinuità nella catena di fornitura, con impatti negativi sui risultati della Società. La società e più in generale il Gruppo FS, si è dotato di processi e procedure che supportano l'identificazione, la gestione e il monitoraggio degli eventi con potenziali impatti significativi sulle risorse e sul business dell'impresa. Tali processi sono volti a massimizzare la tempestività e l'efficacia delle azioni intraprese.

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

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

Conflitto militare Russia – Ucraina

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

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

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

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

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

La Società è dotata di un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001 approvato, nella versione aggiornata, nel corso della seduta del Consiglio di Amministrazione del 3 giugno 2020.

All'Organismo di Vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione, sono attribuiti i poteri e le responsabilità necessari a svolgere le funzioni di vigilanza ad esso demandate dall'art. 6 del Decreto, in ordine all'adeguatezza e all'osservanza del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalla Società. L'Organismo di Vigilanza ha composizione plurisoggettiva (composto da due professionisti esterni al Gruppo di cui uno con funzioni di Presidente ed un componente interno appartenente alla struttura Audit della Controllante) con mandato di durata triennale.

Internal Audit

La Funzione Audit della Sub-Holding Busitalia – Sita Nord svolge attività di audit programmate nel Piano di Audit e/o "spot" a seguito di specifiche richieste, anche per Busitalia Veneto. Gli eventuali rischi di business, operativi e di compliance sono monitorati attraverso appositi interventi di audit e di compliance, che coinvolgono i principali processi operativi aziendali.

L'Internal Audit assiste l'organizzazione nel perseguimento dei propri obiettivi tramite un approccio professionale sistematico, che genera valore aggiunto in quanto finalizzato a valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di Corporate Governance.

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

INVESTIMENTI

Nel corso dell'esercizio la Società ha realizzato investimenti complessivi dell'esercizio per 10 milioni di euro che hanno interessato principalmente:

a) investimenti in "Immobili, impianti e macchinari" per 6,8 milioni di euro che fanno riferimento per 5,1 milioni di euro all'acquisto di n. 25 autobus nuovi da destinare all'esercizio del TPL, 0,3 milioni di euro all'acquisto di n. 6 autobus usati, per 0,5 milioni di euro relativi ad allestimenti e sistemi informativi di bordo su autobus e per 0,9 milioni di euro a lavori di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura del sistema tranviario.
b) investimenti in "attività immateriali" per 3,2 milioni di euro che fa riferimento prevalentemente allo sviluppo del Progetto di Sistema Integrato di Monitoraggio dei veicoli, Bigliettazione Elettronica e Infomobilità (SIMBEI) e, limitatamente al servizio urbano di Padova, da Sistemi di Trasporto Intelligenti. Questi ultimi sono stati oggetto complessivamente di finanziamento POR FESR, Azione 4.6.3 per 1,9 milioni di euro.

Il rinnovamento del parco autobus ha comportato significativi benefici anche per l'ambiente; si stima la riduzione, su base annua, di 631 tonnellate di CO_2 emessa.

Nel corso dell'esercizio in esame si è provveduto ad eseguire le manutenzioni degli impianti di trattamento acque a servizio dell'impianto lavaggio e degli scarichi industriali e dei disoleatori e impianti trattamento acque da piazzola

carburanti per tutti i depositi. Inoltre, sono state eseguite le attività di manutenzione impianti di raccolta e trattamento acque di prima pioggia per le sedi di via Goldoni, di Salboro, di Rismondo e le autostazioni di Padova e Rovigo.
Nel rispetto della normativa vigente, periodicamente si sono eseguite le analisi chimiche alle acque di scarico attestanti la conformità delle stesse.
Per quanto attiene la gestione dei rifiuti speciali, risulta che per l'anno di esercizio 2022 questi sono stati tutti conferiti ad appositi impianti autorizzati allo smaltimento o al recupero.
Le emissioni dai camini sono state sottoposte a verifica periodica mediante specifiche analisi chimiche che ne hanno attestato la conformità alla vigente normativa di settore.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

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

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.

ALTRE INFORMAZIONI

Sedi secondarie

La Società non dispone di sedi secondarie.

Procedimenti e contenziosi

Premessa

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

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.

ARBITRATI

Arbitrati con General Contractor

Non sono pendenti arbitrati con General Contractor.

Altri arbitrati

Non sono pendenti arbitrati di qualsiasi natura.

PROCEDIMENTI DINANZI ALLE AUTORITÀ NAZIONALI E COMUNITARIE

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

Adesione al consolidato fiscale

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

Informativa relativa all'articolo 2497 *ter*

La Società è sottoposta ad attività di direzione e coordinamento di Trenitalia S.p.A.. La Società opera in accordo alle Linee Guida ed alle Disposizioni Organizzative del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Si evidenzia che - oltre alle richiamate Disposizioni Organizzative - la Società tiene in considerazione le indicazioni emesse dal soggetto che

esercita l'attività di direzione e coordinamento e dalla controllante FS, in particolare, tra l'altro sulle scelte operate per le operazioni poste in essere ai fini della Responsabilità Amministrativa della Società (D.lgs. n. 231 del 8/6/2001).

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il Consiglio di Amministrazione di Busitalia Veneto ha poi approvato in data 3 marzo 2023 la revisione del Piano industriale 2023-2032 in coerenza con le Linee Guida ricevute. I principi salienti del Piano sono finalizzati ad orientare le scelte strategiche secondo le seguenti direttrici:

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

Infine, è importante evidenziare che, in considerazione dell'avvenuta sottoscrizione del nuovo contratto di servizio per l'esercizio del Trasporto Pubblico Locale Urbano ed Extraurbano di Padova, la Società, a decorrere dall'avvio del servizio scolastico 2021/2022, ha dato avvio al servizio in forza del nuovo contratto. Già dall'inizio del 2021 la Società è stata fortemente impegnata nel procedere agli investimenti nel parco mezzi, gli impianti di alimentazione, le tecnologie di bordo e di terra, il sistema delle fermate previsti come obblighi dal nuovo contratto.

Il 2023 si caratterizzerà auspicabilmente come l'anno di ripartenza su cui porre le basi per un rilancio del business e per il recupero delle marginalità fortemente impattata dal Covid-19, pur se in presenza di uno stato di incertezza legata all'assegnazione, ancora pendente alla data odierna, degli attesi contributi in favore della Società per mancati ricavi da traffico e dei necessari riequilibri Reg. UE ex 1370.

Padova, 03 marzo 2023

Il Presidente
Antonio Barbarino

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022

Prospetti contabili

Conto economico

Valori in unità di euro

	Note	2022	2021
Ricavi e Proventi		**87.225.702**	**88.101.425**
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	85.540.664	86.494.824
Altri proventi	5	1.685.037	1.606.601
Costi operativi		**97.472.013**	**96.111.978**
Costo del personale	6	(37.415.765)	(40.224.159)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	7	(14.064.689)	(9.963.772)
Costi per servizi	8	(31.960.685)	(33.602.902)
Altri costi operativi	9	(1.236.957)	(2.474.541)
Capitalizzazione costi per lavori interni		-	-
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	10	(12.793.916)	(9.846.605)
Risultato operativo		**(10.246.311)**	**(8.010.553)**
Proventi e oneri finanziari		**(2.331.640)**	**(1.860.017)**
Proventi finanziari	11	266.517	1.204
Oneri finanziari	12	(2.598.157)	(1.861.221)
Risultato prima delle imposte		**(12.577.951)**	**(9.870.570)**
Imposte sul reddito	13	(756.958)	(503.181)
Risultato del periodo delle attività continuative		**(11.820.993)**	**(9.367.390)**
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		**-**	**-**
Risultato netto d'esercizio		**(11.820.993)**	**(9.367.390)**

Conto economico complessivo

valori in unità di euro

	Note	2022	2021
Risultato netto d'esercizio	23	**(11.820.993)**	**(9.367.390)**
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:	23	**644.497**	**(222.365)**
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	23	*848.023*	*(292.585)*
Effetto fiscale Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	23	*(203.525)*	*70.221*
Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:			
Quota efficace delle variazioni di *fair value* della copertura dei flussi finanziari			
Effetto fiscale della quota efficace delle variazioni di *fair value* della copertura dei flussi finanziari			
Variazioni di *fair value* delle attività finanziarie valutate FVTOCI			
Effetto fiscale delle variazioni di fv delle attività finanziarie valutate FVTOCI			
Differenze di cambio			
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		**644.497**	**(222.365)**
Conto economico complessivo dell'esercizio		**(11.176.496)**	**(9.589.754)**

Situazione patrimoniale - finanziaria

Valori in unità di euro

	Note	31.12.2022	31.12.2021
Attività			
Attività non correnti			
Immobili, impianti e macchinari	14	79.342.044	83.266.395
Attività immateriali	15	7.796.419	5.186.824
Attività per imposte anticipate	16	277.153	480.678
Altre Attività	17	0	-
Totale		**87.415.616**	**88.933.897**
Attività correnti			
Rimanenze	18	2.434.506	2.462.198
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	19	2.419.381	3.020.635
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	20	2.785	1.549
Crediti tributari	21	172.603	114.624
Crediti commerciali	22	19.224.132	20.804.509
Altre attività correnti	17	9.830.615	10.267.855
Totale		**34.084.022**	**36.671.369**
Totale attività		**121.499.637**	**125.605.266**
Patrimonio netto e passività			
Patrimonio netto	23		
Capitale sociale versato	23	20.500.000	20.500.000
Riserve	23	68.461	(576.036)
Utili (perdite) portati a nuovo	23	(7.292.094)	2.075.295
Risultato del periodo	23	(11.820.993)	(9.367.390)
Totale		**1.455.374**	**12.631.870**
Passività			
Passività non correnti			
Finanziamenti a medio/lungo termine	24	28.409.877	32.743.146
Benefici ai dipendenti	25	5.746.540	7.444.972
Fondi rischi e oneri	26	2.530.199	2.995.246
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	27	26.127.882	29.444.918
Passività per imposte differite	16	246.631	370.095
Altre passività	28	158.387	156.387
Totale		**63.219.515**	**73.154.763**
Passività correnti			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	24	16.925.728	8.738.948
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	27	3.558.527	3.427.271
Debiti per imposte sul reddito	29	0	0
Debiti commerciali correnti	30	25.979.581	19.003.722
Altre passività correnti	28	10.360.914	8.648.691
Totale		**56.824.749**	**39.818.633**
Totale passività		**120.044.264**	**112.973.396**
Totale patrimonio netto e passività		**121.499.638**	**125.605.266**

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

Valori in unità di euro

		Riserve								
		Riserve			Riserve di valutazione					
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordi-naria	Riserve diverse	Riserva per var. FV su derivati - *Cash Flow Hedge*	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	**Totale Riserve**	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	**Totale Patrimonio Netto**
Saldo al 1° gennaio 2021	**20.500.000**	**134.505**	**-**	**-**	**-**	**(494.398)**	**(359.893)**	**1.957.075**	**124.440**	**22.221.622**
Aumento di capitale (riduzione di capitale)							-			-
Distribuzione dividendi							-			-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		6.222					6.222	118.218	(124.440)	-
Altri movimenti							-			-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato	-	-	-	-	-	(222.365)	(222.365)	-	(9.367.390)	(9.589.755)
di cui:										-
Attività finanziarie disponibili alla vendita										-
Utile/(Perdita) relativi ai benefici attuariali						*(292.585)*	*(292.585)*			-
Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali						*70.221*	*70.221*			-
Utile/(Perdita) d'esercizio							-		(9.367.390)	(9.367.390)
Saldo al 31 dicembre 2021	**20.500.000**	**140.727**	**-**	**-**	**-**	**(716.763)**	**(353.671)**	**2.075.293**	**(9.367.390)**	**12.631.869**
Saldo al 1° gennaio 2022	**20.500.000**	**140.727**	**-**	**-**	**-**	**(716.763)**	**(353.671)**	**2.075.293**	**(9.367.390)**	**12.631.869**
Aumento di capitale (riduzione di capitale)							-			-
Distribuzione dividendi							-			-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente							-	(9.367.390)		(9.367.390)
Altri movimenti							-			-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato	-	-	-	-	-	644.497	644.497	-	*(11.820.993)*	*(11.176.496)*
di cui:										-
Attività finanziarie disponibili alla vendita										-
Utile/(Perdita) relativi ai benefici attuariali						848.023	848.023			-
Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali						(203.525)	(203.525)			-
Utile/(Perdita) d'esercizio							-		*(11.820.993)*	*(11.820.993)*
Saldo al 31 dicembre 2022	**20.500.000**	**140.727**	**-**	**-**	**-**	**(72.266)**	**68.461**	**(7.292.074)**	**(11.820.993)**	**1.455.374**

Rendiconto finanziario

Valori in unità di euro

	2022	2021
Utile/(perdita) di esercizio	**-11.820.993**	**-9.367.390**
Imposte sul reddito	-756.958	-503.181
Proventi/Oneri finanziari	2.331.640	810.906
Ammortamenti	9.371.772	8.459.626
Accantonamenti e svalutazioni	3.569.286	3.459.980
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	774.264	-174.125
Variazione delle rimanenze	27.692	-78.507
Variazione dei crediti commerciali	-1.841.767	-1.245.749
Variazione dei debiti commerciali	6.975.859	2.930.100
Variazione delle altre passività	1.704.406	2.131.990
Variazione delle altre attività	437.239	307.099
Utilizzi fondi rischi e oneri	-566.510	-1.213.664
Pagamento benefici ai dipendenti	-990.518	-817.293
Variazione dei crediti/debiti per imposte	575.514	240.189
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	--1.275.280	-810.906
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ OPERATIVA	**8.515.646**	**4.129.075**
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	-6.817.075	-28.024.017
Investimenti in Attività immateriali	-3.225.481	-4.578.887
Investimenti al lordo dei contributi	**-10.042.556**	**-32.602.904**
Contr-Immobili, impianti e macchinari	1.527.844	589.469
Contributi	**1.527.844**	**589.469**
Disinvestimenti in Immobili, impianti e macchinari	-59.473	195.495
Disinvestimenti in Attività immateriali	-	-
Disinvestimenti	**-59.473**	**195.495**
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO	**-8.574.185**	**-31.817.940**
Canoni per leasing finanziario	**-4.394.989**	**-3.343.294**
Erogazione di finanziamenti a medio/lungo termine	-	19.182.439
Rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	-6.146.490	-
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio\lungo termine	**-6.146.490**	**19.182.439**
Erogazione di finanziamenti a breve termine	10.000.000	-
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	**10.000.000**	-
Variazioni patrimonio netto e cassa acquisita da op. straordinarie	-	-
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ FINANZIARIA	**-541.479**	**15.839.145**
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo	**-600.018**	**-11.849.721**
Disponibilità liquide a inizio periodo	**3.022.184**	**14.871.905**
Disponibilità liquide a fine periodo	**2.422.166**	**3.022.184**
di cui :		
Denaro e valori in cassa	2.785	1.549
Depositi bancari e postali	-	-
c/c *intercompany*	2.419.381	3.020.635

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 2023 e lo stesso sarà sottoposto all'Assemblea per l'approvazione ed il successivo deposito, entro i termini previsti dalla legge. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio.

Il bilancio consolidato viene redatto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da cui Busitalia Veneto è direttamente/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 KPMG S.p.A. è incaricata della revisione legale dei conti.

2. Criteri di redazione del bilancio

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

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

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

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

- 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.

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

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

CONTINUITA' AZIENDALE

Il presente bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi.

Come rilevato nel paragrafo dei "Principali eventi dell'esercizio" la Società ha avviato il contratto di servizio il 13 settembre 2021, con Provincia e Comune di Padova ("Bacino di Padova") il Contratto di servizio per l'affidamento dei servizi TPL automobilistico e tranviario urbano ed extraurbano della durata di 9 anni (estendibile di ulteriori 24 mesi).

Inoltre la Società svolge il servizio di TPL urbano ed extraurbano rispettivamente nel Comune e nella Provincia di Rovigo ("Bacino di Rovigo") in regime di "Atti d'obbligo" ai sensi del Regolamento CE n. 1370/2007, che proseguirà per tutto l'esercizio 2023 e 2024 in quanto la Delibera n.41 emessa dalla Provincia di Rovigo in data 28/12/2022, ha previsto la pubblicazione del bando di gara nel mese di giugno 2023, con una stima dei tempi che, in previsione di aggiudicazione, stipula del contratto di servizio e relativo avvio, dovrebbe avvenire non prima della fine dell'esercizio 2024.

Dal punto di vista finanziario, gli Amministratori ritengono che i flussi futuri attesi dai ricavi da mercato dalla clientela, dai corrispettivi attesi dagli Enti in esecuzione degli impegni contrattuali, nonché gli introiti relativi ai ristori COVID-19 deliberati consentano di far fronte alle proprie obbligazioni nei prossimi 12 mesi.

A conferma di quanto sopra descritto, si rileva che la Società nel corso dei primi mesi del 2023 ha conseguito ricavi da mercato dalla clientela registrando un +36% rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente e registrato gli incassi dei corrispettivi di competenza dell'esercizio 2022 (pari a 8,7 milioni di euro) oltre all'incasso dei ristori Covid-19 per un ammontare pari a 4,9 milioni di euro. La Società, nell'ambito dell'ordinaria gestione del capitale circolante ha sostanzialmente regolato lo scaduto con i fornitori e terze parti.

Si rileva altresì che, la Società è supportata nell'ambito della gestione del capitale circolante, dalla linea di credito revolving di breve termine attivata dalla Holding FS, concessa per 15 milioni di euro fino al 31 marzo 2023 ed in corso di proroga fino al 31 marzo 2024. A garanzia dell'esatto, integrale e puntuale adempimento di tutti gli obblighi di natura pecuniaria e finanziaria assunti dalla Società, il Socio Busitalia Sita Nord ha rilasciato una garanzia a prima richiesta in favore della Holding FS sulla linea di credito suddetta rilasciata.

Per la realizzazione degli investimenti è previsto contrattualmente il riconoscimento di contributi in c/investimenti da parte degli Enti, per i quali si rilevano incassi nel corso del 2023 pari a 4 milioni di euro, oltre alla possibilità di ricorrere ai finanziamenti a medio e lungo termine con la società consociata Fercredit.

Dal punto di vista patrimoniale, si evidenzia che, la Legge 24 febbraio 2023 n.14 si applica anche alle perdite conseguite nell'esercizio in corso al 31 dicembre 2022. Pertanto, il termine entro il quale adottare le eventuali misure sul capitale sulle perdite realizzate nell'esercizio 2021 e 2022 (rispettivamente di Euro 9.367.390 e Euro 11.820.993), ai sensi dell'art. 2446, è posticipato al quinto esercizio successivo (rispettivamente all'esercizio 2026 e 2027).

Le rilevanti perdite realizzate dalla Società nell'esercizio 2021 e nell'esercizio 2022 sono da attribuirsi alla sostanziale riduzione dei ricavi da mercato e al contestuale incremento dei costi di carburante e energia elettrica collegati, entrambi i fenomeni, rispettivamente all'emergenza pandemica e al conflitto russo-ucraino.
E' chiaro che il risultato registrato, sia stato determinato prevalentemente da eventi di natura straordinaria o comunque cause di forza maggiore tali da alterare totalmente l'equilibrio della Concessione per sua eccessiva onerosità.

Trattandosi di perdite "anomale", in quanto legate ad eventi straordinari, la Società ha avviato le interlocuzioni con gli Enti al fine di impegnarli a ricondurre la Concessione, in funzione degli intervenuti eventi, in condizione di equilibrio economico contrattuale atteso ai sensi del Regolamento europeo 1370/2007 e sulla base delle

disposizioni contrattuali di riferimento. Si rinvia per maggiori dettagli all'informativa inserita nella Relazione sulla Gestione, nel paragrafo "Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria".
Si rammenta, altresì che, nell'ambito delle Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché delle politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19, sono stati previsti dal Governo diverse norme che prevedono lo stanziamento di fondi in favore dei servizi di TPL, a compensazione dei mancati ricavi da traffico e dei contributi per fronteggiare l'incremento del costo per l'acquisto dei carburanti e dell'energia elettrica. La Società è certa di aver diritto al riconoscimento dei suddetti fondi e contributi, anche alla luce di quanto le è stato riconosciuto nel corso dell'esercizio e di quelli precedenti, in considerazione dei fondi attualmente stanziati. Tali somme saranno contabilizzate come ricavi solo nel momento in cui sarà ritenuto ragionevolmente certo sia l'incasso che il relativo importo, in coerenza con quanto effettuato sino ad ora, a seguito di una delibera formale di attribuzione.

In attesa dell'assegnazione dei riconoscimenti di ristori TPL attesi e non ancora iscritti e al riconoscimento degli importi relativi al Riequilibrio economico-finanziario ai sensi delle disposizioni contrattuali, la Società, alla luce di tutto quanto sopra considerato e riflesso nel Budget 2023, incluso nel Piano industriale 2023-2032 (approvato in data 3 marzo 2023), ha previsto il recupero entro il quinto esercizio successivo delle perdite conseguite nel 2021 e 2022 e il ritorno all'utile già nell'esercizio 2023.

3. Principali principi contabili applicati

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

Immobili, impianti e macchinari

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento.
I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'attivo patrimoniale.
Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti all'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del *component approach*, secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.
L'ammortamento viene calcolato in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti.

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

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

Categoria	Aliquota di ammortamento
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 lease*), 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.

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

Attività immateriali

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

(a) *Concessioni, licenze e marchi*

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

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

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

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

(c) Costi di ricerca e sviluppo

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

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

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

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

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

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

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

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

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività (*Impairment test*), imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari

futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* CGU cui tale attività appartiene.

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

Strumenti Finanziari

i.Classificazione e valutazione di Attività finanziarie

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

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

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

(a) Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato

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

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

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

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

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

- l'attività è detenuta non solo per incassare i flussi di cassa contrattuali ma anche i flussi di cassa generati dalla sua vendita (*Modello di business* HTC&S *Held To Collect and Sale*);
- 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 2022 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 paramenti qualitativi (es.: *rating*) e ad eccezione di situazioni con evidenze oggettive di *impairment.* Permangono in stage 1, in fase di valutazione successiva, tutti gli strumenti finanziari che non hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale o che abbiano un basso rischio di credito alla data di riferimento. Per tali attività sono riconosciute le perdite su crediti attese nei prossimi 12 mesi (12-month ECL) che rappresentano le perdite attese in considerazione della possibilità che si verifichino eventi di default nei prossimi 12 mesi. Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in stage 1 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;
- *Stage* 2: comprende gli strumenti finanziari che hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale, ma che non hanno evidenze oggettive di *impairment*. Per tali attività sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di default lungo l'intera vita attesa dello strumento finanziario (*Lifetime* ECL). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage* 2 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;
- *Stage* 3: comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di impairment alla Data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di default lungo l'intera vita attesa dello strumento.

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

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

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

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

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

Determinazione del *fair value*

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

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

Rimanenze

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

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

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Benefici ai dipendenti

Benefici a breve termine

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

Piani a benefici definiti e a contribuzione definita

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, la società versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del

personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2023.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2024.

USO DI STIME E VALUTAZIONI

La redazione del bilancio di esercizio richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime primo tra tutti, al momento, l'impatto della pandemia Covid-19, tuttora in divenire, l'invasione russa dell'Ucraina, la situazione macroeconomica e la crisi energetica, a cui sono legati possibili scenari futuri molto variegati e diversi negli effetti. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

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

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

Riduzione di valore delle attività non finanziarie

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

Riduzione di valore delle attività finanziarie

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

identificazione degli elementi da utilizzare come base per la determinazione dell'*impairment* delle attività finanziarie, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori.

Opzioni di proroga/risoluzione nei contratti di *leasing*

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

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

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

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

4. Ricavi delle vendite e prestazioni

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

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazione
Ricavi da mercato	**26.673**	**21.980**	**4.693**
T.P.L. Extraurbano	13.938	11.363	2.575
T.P.L. Urbano	12.735	10.617	2.118
Servizi a Mercato	-	-	**-**
Servizi Sostitutivi Ferroviari	-	-	-
Ricavi da Regioni	**52.817**	**56.806**	**(3.989)**

Veneto	52.817	56.806	3.989
Ristori Covid-19	5.470	7.156	(1.686)
Oneri malattia	52	(63)	115
Pubblicità	350	350	-
Altri ricavi	178	264	(86)
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	**85.540**	**86.495**	**(954)**

I Ricavi da Mercato sono inerenti la vendita di titoli di viaggio. In particolare, i Ricavi da Mercato TPL Urbano sono comprensivi sia dei ricavi TPL Gomma sia i ricavi derivanti dal servizio TPL Tram. La variazione di 2,1 milioni di euro (+21,35%) è riconducibile alla ripresa dei servizi post pandemia.
I Ricavi da Regioni includono i corrispettivi chilometrici derivanti dai contratti di servizio del Bacino di Padova (40,3 milioni di euro) e atti d'obbligo del Bacino di Rovigo (9 milioni di euro), oltre al finanziamento dei servizi aggiuntivi straordinari previsti per il primo trimestre 2022 pari a 2,2 milioni di euro dalla DGR e il finanziamento del Fondo Nazionale Trasporti previsti per l'esercizio 2022 e pari a 1,7 milioni di euro. Si rilevano inoltre sopravvenienze passive relative al finanziamento dei servizi aggiuntivi straordinari 2021 per 0,6 milioni di euro e 0,1 milioni di euro di altri servizi aggiuntivi legati alle navette ed eventi extra contratto.

La voce Ristori Covid-19 accoglie essenzialmente i contributi stanziabili in relazione alle misure di sostegno all'economia connesse all'emergenza epidemiologica per il settore trasporto pubblico regionale e per il settore passeggeri a mercato. Il 2022 accoglie l'ammontare dei ristori deliberati dalla Giunta Regionale a titolo di anticipazione 2021 per 5,470 milioni di euro. Nello specifico, si tratta di Ristori di competenza del 2021, che hanno maturato i requisiti per la contabilizzazione nel corso dell'esercizio.

La voce Oneri di malattia accoglie i contributi relativi al personale per i giorni di malattia esercitati.

All'interno della Pubblicità rientrano i ricavi per vendita spazi pubblicitari presso le fermate e pubblicità veicolata.

Tra gli altri ricavi rientrano prevalentemente gli importi della sublocazione di spazi all'*outsourcer* manutentivo e biglietterie pari a 49 mila euro oltre ricavi diversi per 129 mila euro.

valori in migliaia di euro

	Attività trasporto						Attività altri servizi						Totale					
	2022			2021			2022			2021			2022			2021		
	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3
Mercato geografico																		
Nazionale	79.490			78.786									79.490			78.786		
Europeo																		
Extra UE																		

Totale ricavi da contratti con i clienti	**79.490**	**78.786**			**79.490**	**78.786**
Tempistica per la rilevazione dei ricavi Servizi trasferiti in un determinato momento						
Servizi trasferiti nel corso del tempo	79.490	78.786			79.490	78786
Totale ricavi da contratti con i clienti	**79.490**	**78.786**			**79.490**	**78.786**
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni						
TOTALE RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	**79.490**	**78.786**			**79.490**	**78.786**

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

Valori in migliaia di euro	**31.12.2022**	**31.12.2021**
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	1.648	10.327
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti"	-	-
Attività da contratto	28.273	13.019
Passività da contratto	-	-

Le attività derivanti da contratto sono rappresentate dal diritto della Società al corrispettivo per il lavoro completato 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 2022 non ha rilevato le attività di contratto relative ai Riequilibri economico finanziari attesi.

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

valori in migliaia di euro

	2022	**2021**	**Variazione**
Obblighi tariffari e di servizio	**52.816**	**56.806**	**(3.990)**
per il trasporto viaggiatori	52.816	56.806	(3.990)
per il trasporto merci	-	-	-
Totale	**52.816**	**56.806**	**(3.990)**

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 2021	**13.019**	
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"	-	-
Incrementi delle passività da contratto, al netto degli importi rilevati tra i ricavi nel corso dell'esercizio	-	-
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	-	-
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	21.237	-
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento	-	-
Aggregazioni aziendali	-	-
Altre variazioni	(5.983)	-
Saldo al 31 dicembre 2022	**28.273**	**-**

5. Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

Valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazione
Proventi e prestazioni diverse	1.632	1.412	220
Rimborsi dal personale	1	1	-
Plusvalenze da alienazione immobilizzazioni	-	-	-
Plusvalenze da alienazione partecipazioni	-	-	-
Plusvalenze ordinarie	51	193	(142)
Plusvalenze da alienazione rimanenze	-	-	-
Altri Proventi	**1.684**	**1.606**	**78**

Tra le componenti degli Altri Proventi sono ricompresi:

- Indennizzi assicurativi (0,3 milioni di euro);
- Multe e penalità derivanti dalla lotta all'evasione tariffaria (0,6 milioni di euro);
- Servizi a terra subaffidati per effettuare i servizi aggiuntivi straordinari Covid-19 svolti fino al 31.03.2022 (0,2 milioni di euro);
- Altre prestazioni relative alla gestione immobiliare degli spazi all'outsourcer manutentivo e biglietterie oltre a riaddebiti vari (0,3 milioni di euro) e recuperi spese legali per effetto della positiva chiusura dei contenziosi con Comuni contermini (0,2 milioni di euro);
- Plusvalenze relative alla vendita di mezzi obsoleti nella strategia di rinnovamento del parco mezzi (51 mila euro). La variazione è imputabile alle minori rottamazioni dei mezzi.

6. Costo del personale

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

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazione
· Salari e stipendi	26.179	27.853	(1.674)
· Oneri sociali	8.366	8.548	(182)
· Altri costi del personale a ruolo	(5)	(83)	78
· Trattamento di fine rapporto	1.852	1.889	(36)
· Rimborsi per distacco personale	-	-	-

· Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	(394)	372	(765)
Personale a ruolo	**35.999**	**38.579**	**(2.579)**
· Salari e stipendi	-	17	**(17)**
· Oneri sociali	-	3	**(3)**
Personale autonomo e collaborazioni	**-**	**20**	**(20)**
· Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	379	609	(231)
· Altri costi collegati al personale	1.038	1.016	21
Altri costi del personale	**1.416**	**1.625**	**(209)**
Totale	**37.416**	**40.224**	**(2.808)**

Decremento complessivo del **Costo del Personale** pari a 2,8 milioni di euro da imputare per:

- 1,3 milioni di euro alla riduzione del Fondo Ferie per effetto delle politiche di gestione del personale attuate dalla Società;
- 0,4 milioni di euro alla complessiva riduzione delle competenze variabili del personale per effetto della riduzione della consistenza media di periodo (pari a 18,63 come da tabella riportata sotto);
- 0,8 milioni di euro riduzione Debiti verso Personale per rilasci di fondi giuslavoristici per effetto delle valutazioni dei rischi in capo alla società oltre ai Premi di risultato accantonati in eccedenza oltre a;
- 0,2 milioni di decremento degli altri costi del personale collegati principalmente al ricorso del personale distaccato.

La tabella che segue indica il personale medio per qualifica relativo all'esercizio 31.12.2022

	2022	**2021**	**Variazione**
Personale			
Dirigenti	3	2	1
Quadri	8	10	(2)
Altro personale	836	857	(21)
TOTALE CONSISTENZA	**847**	**869**	**(22)**
Totale CONSISTENZA MEDIA	**862,67**	**881,3**	**(18,63)**

7. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2022	**2021**	**Variazione**
Materiali e materie di consumo	1.314	1.450	(136)
Energia elettrica e combustibili per la trazione	12.750	8.514	4.236
Totale	**14.064**	**9.964**	**4.100**

Costi materie prime: incremento di circa 4,1 milioni di euro, in prevalenza carburanti e lubrificanti. Il costo del carburante è stato condizionato sia dalla ripresa dei servizi sia da un incremento del costo medio unitario del gasolio per trazione.

8. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazione
Altre prestazioni collegate al Trasporto	10.871	14.344	(3.473)
Prestazioni per il trasporto	**10.871**	**14.344**	**(3.473)**
Servizi pulizia ed altri servizi Appaltati	1.629	1.233	396
Manutenzioni e riparazioni beni immobili e mobili	8.839	10.377	(1.538)
Manutenzioni accantonamenti e rilasci	-	(592)	592
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	**10.468**	**11.017**	**(549)**
Servizi immobiliari e utenze	**1.910**	**927**	**983**
Servizi amministrativi ed informatici	**2.226**	**1.368**	**858**
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	**-**	**4**	**(4)**
Costi per godimento beni di terzi	**596**	**461**	**135**
Diversi	**5.890**	**5.482**	**408**
Prestazioni professionali	291	220	71
Assicurazioni	2.404	2.239	165
Consulenze	40	-	40
Provvigioni alle agenzie	1.330	1.008	322
Altro	1.825	2.013	(190)
Totale Costi per Servizi	**31.961**	**33.603**	**(1.642)**

Con riferimento ai **Costi per servizi** si riscontra un decremento di 1,6 milioni di euro riconducibile all'effetto congiunto

di un decremento per:

a. Costi per le prestazioni legate al trasporto: decremento di 3,4 milioni di euro, determinato dalla riduzione dei servizi aggiuntivi che nel 2021 sono occorsi per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti alle misure di contenimento disposte dalle Autorità. Nel 2021 facevano riferimento ai servizi aggiuntivi finanziati con DGR 747/2021 e DGR 1762/2021;
b. Costi manutentivi: decremento netto di 0,5 milioni di euro legato ai nuovi investimenti prevalentemente in autobus e pertanto al miglioramento dell'anzianità del parco autobus;

e ad un incremento di:

c. Costi per utenze: incremento di ca. 1 milioni di euro da imputare prevalentemente ai costi per energia elettrica;

d. Costi provvigioni: incremento di circa 0,3 milioni di euro quale conseguenza dell'incremento delle vendite dei titoli di viaggio;

e. Costi per service amministrativi e informatici: incremento di 0,9 milioni di euro per effetto dei service dalla controllante e relativi conguagli anni precedenti.

f. Altre variazioni complessive in aumento per 0,1 milioni di euro fisiologiche del periodo.

9. Altri costi operativi

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

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazione
Altri costi	239	210	29
Indennità per danni assicurativi	(157)	212	(369)
Minusvalenze	825	19	806
Tasse di possesso	330	342	(12)
Accantonamenti	-	1.692	(1.692)
Totale	**1.237**	**2.475**	**(1.238)**

Le componenti più significative degli Altri costi fanno riferimento alle quote associative per 47 mila euro, imposte e tasse per 192 mila euro. Sostanzialmente in linea gli importi delle tasse di possesso del parco mezzi pari a 330 mila euro. Le indennità per danni assicurativi registrano un saldo positivo di 157 mila euro connesso alla valutazione del debito per franchigie dovuto per sinistri ancora aperti.
L'accantonamento pari a 1,7 milioni di euro nel 2021 rappresenta la migliore stima di valutazione del rischio di applicazione di eventuali penali contrattuali sulle attività finanziarie in essere.

10.Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni

La voce è di seguito dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazione
- Amm.to attività immateriali	78	72	6
- Amm.to attività materiali e investimenti immobiliari	9.293	8.388	905
Utilizzo fondo rettifiche ammortamenti	-	-	-
Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie	3.422	1.387	2.035
Totale	**12.793**	**9.847**	**2.946**

L'incremento degli ammortamenti pari a 905 mila euro è strettamente connesso all'acquisto di nuovi autobus a seguito del rinnovamento del parco.

Le **Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie** si attestano a 3,4 milioni di euro e riflettono l'esito delle valutazioni effettuate sulle attività finanziarie in essere al 31 dicembre 2022, anche in applicazione dell'IFRS 9.

11.Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazione
Proventi finanziari diversi	267	1	266
Totale	**267**	**1**	**266**

Si registrano interessi attivi su c/c intersocietario per 21 mila euro oltre a interessi attivi conseguiti con la chiusura dei contenziosi con i Comuni contermini che hanno generato il riconoscimento degli interessi per le quote capitali degli esercizi 2018-2020 pari a 246 mila euro.

12.Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazione
Oneri finanziari su finanziamenti Fercredit	1.233	604	629
Oneri finanziari su debiti	186	63	123
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	104	9	95

Oneri finanziari diversi	123	135	(12)
Oneri finanziari su leasing	952	1.050	(98)
Totale Oneri Finanziari	**2.598**	**1.861**	**737**

Gli Oneri Finanziari sono costi composti da interessi passivi su finanziamenti a medio lungo termine su autobus pari a 1.233 mila euro, *Interest Cost* su TFR per 104 mila euro, commissioni/spese bancarie e postali e altri interessi per 113 mila euro e dagli oneri derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16.

Gli oneri finanziari su debiti fanno riferimento agli interessi passivi verso la controllante FS.

13.Imposte sul reddito

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

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazione
IRAP	-	-	-
IRES	-	-	-
Imposte differite e anticipate	(123)	(126)	3
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(633)	(377)	(256)
Totale imposte sul reddito	**(756)**	**(503)**	**(253)**

In considerazione del risultato fiscale negativo sia ai fini IRES che ai fini IRAP, non sono state rilevate imposte correnti riferibili al periodo d'imposta 2022.

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

La voce "Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti" accoglie invece la rilevazione del credito d'imposta per l'acquisto di beni materiali nuovi, oltre alla rilevazione dei crediti d'imposta per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale previsti dal D.L. n.21/2022 ("Decreto Ucraina") convertito con modificazioni dalla L. 20 maggio 2022 n.51 e successivi provvedimenti.

Si ricorda che la società ha sottoscritto un accordo di consolidato fiscale con la controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a.

Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

valori in migliaia di euro

	2022		2021	
	€	%	€	%
Utile dell'esercizio	(11.820)		(9.367)	
Totale imposta sul reddito	756		503	
Utile ante imposte	(11.064)		(9.870)	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		-		-
Minori imposte				
Bonus accisa carburanti	(213)		(754)	
Superammortamento	(777)		(1.475)	
Utilizzo fondi	-		(917)	
Contributi COVID-19	(5.471)		(9.246)	
Altre variazioni in diminuzione	-		(292)	
Maggiori imposte				
Accantonamenti	9		372	
Svalutazioni	3.422		3.404	
Interessi passivi	1.195		-	
Altre variazioni in aumento	922		2.142	
Totale imponibile IRES	(5.072)		(14.225)	
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	-		-	
IRAP	-		-	
Imposte estere	-		-	
Differenza su stima imposte anni precedenti	-		377	
Totale fiscalità differita	123		126	
Altro	634		-	
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	**757**		**503**	

14.Immobili, impianti e macchinari

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

valori in migliaia di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo Storico	21.718	150.252	-	14.408	1.718	188.097
Ammortamenti e perdite di valore	4.784	35.162	-	9.479	-	49.424
Contributi	-	(50.889)	-	(4.517)	-	(55.406)
Consistenza al 01.01.2022	**16.935**	**64.201**	**-**	**412**	**1.718**	**83.266**
Investimenti	-	-	-	-	6.817	6.817

Passaggi in esercizio	1.537	3.576	-	4	(4.579)	538
Ammortamenti	(2.356)	(6.698)	-	(239)	-	(9.293)
Alienazioni e dismissioni	-	(717)	-	-	-	(717)
Incrementi dei contributi nel periodo	-	(1.541)	-	-	-	(1.541)
Altre Riclassifiche	207	64	-	-	-	270
Operazioni straordinarie	-	-	-	-	-	-
Totale variazioni	**(612)**	**(5.316)**	-	**(235)**	**2.238**	**(3.924)**
Costo Storico	23.394	150.304	-	14.389	3.956	192.043
Ammortamenti e perdite di valore	7.071	40.806	-	9.695	-	57.572
Contributi	-	(50.613)	-	(4.517)	-	(55.129)
Consistenza al 31.12.2022	**16.323**	**58.886**	**-**	**177**	**3.956**	**79.342**

Gli investimenti in Immobili, impianti e macchinari per 6,8 milioni di euro fanno riferimento per 5,1 milioni di euro all'acquisto di n. 25 autobus nuovi da destinare all'esercizio del TPL, 0,3 milioni di euro all'acquisto di n. 6 autobus usati, per 0,5 milioni di euro relativi ad allestimenti e sistemi informativi di bordo su autobus e per 0,9 milioni di euro a lavori di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura del sistema tranviario.

15.Attività immateriali

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

valori in migliaia di euro

	Concessioni, licenze, marchi e dir. Simili	**Immobilizzazioni in corso e acconti**	**Totale**
Costo storico	1.911	5.068	6.979
Ammortamenti e perdite di valore	(1.792)	-	(1.792)
Contributi	-	-	-
Consistenza 01.01.2022	**119**	**5.068**	**5.187**
Investimenti	-	3.225	3.225
Passaggi in esercizio	-	(538)	(538)
Ammortamenti	(78)	-	(78)
Totale variazioni	**(78)**	**2.688**	**2.610**
Costo storico	1.911	7.756	9.667
Ammortamenti e perdite di valore	(1.870)	-	(1.870)
Consistenza 31.12.2022	**41**	**7.756**	**7.797**

L'ammontare degli investimenti pari a 3,2 milioni di euro fa riferimento prevalentemente allo sviluppo del Progetto di Sistema Integrato di Monitoraggio dei veicoli, Bigliettazione Elettronica e Infomobilità (SIMBEI) e, limitatamente al servizio urbano di Padova, da Sistemi di Trasporto Intelligenti. Questi ultimi sono stati oggetto complessivamente di finanziamento POR FESR, Azione 4.6.3 per 1,9 milioni di euro.

16.Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nei prospetti di seguito sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2022 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

valori in migliaia di euro

	31.12.2021	Incr. (Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr. (Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2022
Altre partite	481	-	(204)	-	277
Attività per imposte anticipate	**481**	**-**	**(204)**	**-**	**277**
Altre partite	370	(123)	-	-	247
Passività per imposte differite	**370**	**(123)**	**-**	**-**	**247**

I crediti per imposte anticipate nascono e si movimentano in relazione alla valutazione attuariale del TFR. Le passività per imposte differite, pari a 247 mila euro, si riferiscono alle variazioni generate sui beni in *leasing* finanziario conferiti da APS Holding.

17.Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

valori in migliaia di euro

	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	-	124	124	-	363	363	-	(239)	(239)
Altre Amministrazioni dello Stato	-	7.886	7.886	-	7.628	7.628	-	258	258
Debitori diversi e ratei/risconti	-	2.101	2.101	-	2.558	2.558	-	(459)	(457)
Totale	**-**	**10.111**	**10.111**	**-**	**10.548**	**10.548**	**-**	**(437)**	**(437)**
Fondo svalutazione	-	(281)	(281)	-	(281)	(281)	-	-	-
Totale netto fondo svalutazione	**-**	**9.831**	**9.831**	**-**	**10.268**	**10.268**	**-**	**(437)**	**(437)**

La voce "Altre crediti verso società del gruppo" è rappresentato da crediti di imposta "girati" a favore del consolidato fiscale.

La voce "Altre Amministrazioni dello Stato" per 7.886 mila euro si riferisce prevalentemente ai crediti per Ristori Covid-19 assegnati come Anticipazione 2021 dalla DDR 528/2022 per 5,4 milioni di euro, per 1,1 milioni di euro ai Ristori Covid-19 di competenza 2020 assegnati nel corso del 2021 con Delibera regionale, per 1,2 milioni di euro

al credito per Bonus Trasporti 2022 e per 0,2 milioni di euro al residuo dei contributi per oneri di malattia da incassare.

I "Debitori diversi e ratei/risconti" è costituito prevalentemente dal risconto sui premi assicurativi (0,2 milioni di euro), dai crediti vs biglietterie terze per vendita titoli di viaggio effettuati nel mese di dicembre e che saranno incassati nei primi mesi del 2023 (1,2 milioni di euro), tasse di possesso su mezzi già liquidate ma di competenza dell'esercizio successivo (0,3 milioni di euro), crediti per anticipazioni a dipendenti (0,1 milioni di euro) e altri crediti vari (0,2 milioni di euro).

18. Rimanenze

La voce risulta così composta:

valori in migliaia di euro

	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.608	2.635	(49)
Valore lordo Rimanenze	**2.608**	**2.635**	**(49)**
Fondo svalutazione	(173)	(173)	**-**
Totale Rimanenze	**2.435**	**2.462**	**(27)**

Le rimanenze di magazzino sono costituite prevalentemente da materiale di ricambio disponibile presso i magazzini della Società prevalentemente per la manutenzione ordinaria degli autobus destinati al servizio urbano (bus e tram). Gli autobus, che svolgono il servizio TPL extraurbano, sono manutenuti sulla base di un contratto di *outsourcing* che prevede anche la fornitura del materiale di ricambio.

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

19. Attività finanziarie non correnti e correnti inclusi i derivati

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

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
- Altri crediti finanziari	-	2.429	2.429	-	3.030	3.030	-	**(601)**	**(601)**
Valore Lordo	**-**	**2.429**	**2.429**	**-**	**3.030**	**3.030**	**-**	**(601)**	**(601)**
Fondo Svalutazione	-	9	9	-	9	9	-	**(601)**	**(601)**
Valore al netto del fondo svalutazione	**-**	**2.420**	**2.420**	**-**	**3.021**	**3.021**	**-**	**(601)**	**(601)**

Il valore di 2,4 milioni di euro rappresenta il saldo a credito nel c/c intersocietario con la controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.. Non si rilevano variazioni di poste non monetarie.

20. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Denaro e valori in cassa	3	2	1
Totale	**3**	**2**	**1**

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

21. Crediti tributari

Alla data del 31 dicembre 2022, sono presenti Crediti tributari IRAP per 173 mila euro.

Si ricorda che la Società ha sottoscritto un accordo di consolidato fiscale con la controllante Ferrovie dello Stato Italiane con opzione di rinnovo fino all'esercizio 2024.

22. Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	-	1.414	1.414	-	1.483	1.483	-	(69)	(69)
Agenzie e altre aziende di trasporto		-	-	-	-	-	-	-	-
Contratto di Servizio verso le Regioni	-	21.503	21.503	-	21.309	21.309	-	194	194
Crediti verso società del Gruppo	-	98	98	-	92	92	-	6	6
Altri crediti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valore loro crediti commerciali	**-**	**23.014**	**23.014**	**-**	**22.885**	**22.885**	**-**	**129**	**129**
Fondo svalutazione		(3.791)	(3.791)	-	(2.081)	(2.081)		(1.710)	(1.710)
Valore netto	**-**	**19.224**	**19.224**	**-**	**20.804**	**20.804**	**-**	**(1.580)**	**(1.580)**
Totale crediti commerciali		**19.224**	**19.224**		**20.804**	**20.804**		**(1.580)**	**(1.580)**

"Clienti ordinari", pari a 1,4 milioni di euro, sono relativi a prestazioni di servizi diversi con clienti terzi. Non si rilevano variazioni significative relative alla gestione ordinaria.

Il "Credito da Contratto di Servizio", pari a 21,5 milioni di euro riguarda la posizione creditoria vs gli enti affidanti per l'erogazione dei servizi da contratto. Da rilevare che l'importo include principalmente i corrispettivi chilometrici per servizi resi e non ancora incassati da parte degli Enti di competenza dell'esercizio 2022 per 15,9 milioni di euro. All'interno della voce si rilevano anche gli importi del Fondo Nazionale Trasporti come da DGRV 1657/2022 per 1,7 milioni di euro e la DDR 1659/2022 relativi ai Crediti verso gli Enti relativi a servizi aggiuntivi di carattere straordinario svolti fino al 31 marzo 2022 e pari a 2,2 milioni di euro. Altri crediti complessivi per 1,7 milioni di euro relativi che fanno riferimento prevalentemente alle somme ancora da incassare con gli altri Comuni contermini e a conguagli corrispettivi chilometrici 2021 con gli Enti.

Il fondo svalutazione prevede un incremento di 1,7 milioni di euro a seguito delle valutazioni effettuate sulle attività finanziarie in essere al 31 dicembre 2022 in applicazione dell'IFRS 9.

23.Patrimonio netto

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

Si riporta di seguito la tavola di composizione del patrimonio netto al 31 dicembre 2022.

valori in migliaia di euro

	Importi al 31.12.2021 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti		
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci
Capitale Sociale	**20.500**	**20.500**	**-**	**-**	**15.000**	**-**	**-**
Riserve di capitale:	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Riserve di utili:				**-**	**-**	**-**	**-**
Riserva legale	140	140	-	-	-	-	-
Ef.fiisc.uti(prd)att.li benef.pers.	(95)	-	(95)	-	-	-	-
Utili (perdite) attuariali per benefici definiti relativi al personale	23	-	23	-	-	-	-
Utile (perdita) dell'esercizio precedente	(7.292)	-	(7.292)	-	-	-	-
Utile (perdita) d'esercizio	(11.820)	-	(11.820)				
TOTALE	**1.455**	**20.640**	**(19.194)**	-	**15.000**	**-**	-

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

Capitale sociale

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

In data 25 giugno 2020 si è tenuta l'assemblea straordinaria dei soci di Busitalia Veneto, al fine di soddisfare i requisiti di cui all'art. 13.2.4 del disciplinare del bando di gara sopra illustrato, nei termini dal medesimo prescritti, procedendo ad un aumento oneroso del capitale sociale da Euro 5.500.000 ad Euro 20.500.000, e quindi per complessivi Euro 15.000.000 pari a un numero 15.000.000 azioni di valore nominale pari ad 1 euro cadauna, attuato secondo le seguenti modalità:

- Euro 13.150.000 liberato in denaro dal Socio Busitalia Sita Nord mediante emissione di numero 13.150.000 azioni ordinarie del valore nominale di euro 1 cadauna;

- Euro 1.850.000 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 25.06.2020 da un professionista esterno indipendente, mediante emissione di numero 1.850.000 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 20.500.000 euro così suddiviso tra i soci:

- 16.175.000 euro di Busitalia Sita Nord con una quota pari al 78,9%;
- 4.325.000 euro di APS Holding SpA con una quota pari al 21,1%.

Riserva Legale

La riserva legale ammonta a 140.727 Euro. Non si rilevano variazioni rispetto al 31.12.2021.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva si attesta ad un risultato negativo pari a 72.266 Euro e riflette la valutazione attuariale del TFR. Nel corso 2022 sono stati registrati utili attuariali per benefici ai dipendenti pari a 848.023 Euro al lordo dei relativi effetti fiscali (pari a 203.525 Euro) registrando pertanto una variazione di 644.497 Euro.

Riserva per utili (perdite) portati a nuovo

La riserva per utili a nuovo che ammonta a -7.292.094 Euro presenta una variazione negativa rispetto al 31.12.2021 di 9.367.389 Euro relativa alla destinazione della perdita realizzata al 31 dicembre 2021.

Risultato di periodo

Il risultato netto, maturato nello svolgimento della normale attività produttiva, è pari ad una perdita di 11.820.993 euro integrando così la fattispecie di cui all'art. 2446 del codice civile.

24.Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

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

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente	**Valore contabile**		
	31.12.2022	**31.12.2021**	**Variazione**
Finanziamenti da banche	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-
Finanziamenti da soci	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	28.410	32.743	4.333
Totale	**28.410**	**32.743**	**(4.333)**

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	**Valore contabile**		
	31.12.2022	**31.12.2021**	**Variazione**
Finanziamenti da FSI (breve termine)	10.000	-	10.000
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	6.926	8.739	(1.813)
Totale	**16.926**	**8.739**	**8.187**
Totale Finanziamenti	**45.336**	**41.482**	**3.854**

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

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	Valore contabile			
	31.12.2021	**Accensioni**	**Rimborsi**	**31.12.2022**
Finanziamenti da Fercredit	41.482	2.354	(8.500)	35.336
Totale	**41.482**	**2.354**	**(8.500)**	**35.336**

Come sopra evidenziato si rilevano nuove accensioni di finanziamenti per complessivi 2.354 mila euro relativi a contratti di finanziamento sottoscritti. I rimborsi pari a 8.500 mila euro fanno riferimento alle quote rimborsate nell'esercizio di tutti i finanziamenti.

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	31.12.2021	Effetto da Rendiconto finanziario	Effetti non monetari			31.12.2022
			Nuovi leasing	Riserva CFH	Altro	
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	41.482	3.854				45.336
Variazione delle altre attività finanziarie	(3.021)	601				(2.419)
Variazione delle altre passività finanziarie	32.872				(3.186)	29.686
Totale	**71.334**	**4.455**			**(3.186)**	**74.603**

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

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	**18.062**	**9.144**	**8.918**
Conti correnti di tesoreria	(2.419)	(3.020)	601
Crediti finanziari vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere			
Debiti verso altri finanziatori	6.926	8.739	1.813
Finanziamenti da banche			
Prestiti obbligazionari			
Finanziamenti da FSI	10.000	-	10.000
Diritti concessori finanziari correnti			
Acconti per opere da realizzare correnti			
Passività del leasing	3.558	3.427	131
Altro	(3)	(2)	(1)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	**54.538**	**62.188**	**(7.650)**

Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere			
Debiti verso altri finanziatori	28.410	32.743	3.317
Finanziamenti da banche			
Prestiti obbligazionari			
Diritti concessori finanziari non correnti			
Acconti per opere da realizzare non correnti			
Passività del leasing	26.128	29.445	3.317
Altro			
Totale complessivo	**72.600**	**71.332**	**1.268**

25. Benefici ai dipendenti

valori in migliaia di euro

	31.12.2022	31.12.2021
Valore attuale obbligazioni TFR	5.747	7.445
Valore attuale obbligazioni CLC	-	-
Valore attuale obbligazioni Altri benefici ai dipendenti	-	-
Totale valore attuale obbligazioni	**5.747**	**7.445**

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

Obbligazioni a benefici definiti: TFR e CLC

valori in migliaia di euro

	31.12.2022	31.12.2021
Obbligazioni a benefici definiti al 1/1	7.445	7.961
Service Costs	-	-
Interest cost (*)	104	9
Anticipi/utilizzi e altre variazioni	(955)	(817)
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(848)	293
Totale obbligazioni a benefici definiti	**5.747**	**7.445**

(*) con rilevazione a Conto Economico

Ipotesi attuariali

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

	31.12.2022	31.12.2021
Tasso di attualizzazione TFR	3,57%	0,44%
Tasso annuo incremento TFR	3,225%	2,81%
Tasso di inflazione	2,30%	1,75%
Tasso atteso di *turnover* dei dipendenti	5,00%	5,00%
Tasso atteso di anticipazioni	1,00%	1,00%

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

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

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

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

valori in migliaia di euro

	2022
Tasso di turnover +1%	5.765
Tasso di turnover -1%	5.726
Tasso di inflazione +0,25%	5.804
Tasso di inflazione -0,25%	5.690
Tasso di attualizzazione +0,25%	5.658
Tasso di attualizzazione -0,25%	5.837
Duration del piano	7,0
Erogazione 1° anno	560
Erogazione 2° anno	679
Erogazione 3° anno	551
Erogazione 4° anno	577
Erogazione 5° anno	290

26.Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2022 dei fondi per rischi ed oneri:

valori in migliaia di euro

	31.12.2021	**Acc.nti**	**Utilizzi e altre variazioni**	**Rilascio fondi eccedenti**	**31.12.2022**
F.do Contenzioso con personale	1.250	111	(315)	(208)	838
F.do Contenzioso con terzi	1.692	-	-	-	1.692
Altri fondi diversi	53	-	-	(53)	-
Totale non corrente	**2.995**	**111**	**(315)**	**(261)**	**2.530**

Il Fondo contenzioso con il personale ammonta a 838 mila euro. Nel corso dell'esercizio vi è stato un utilizzo per 315 mila euro legato ai riconoscimenti contrattuali I° tranche erogati nel corso dell'esercizio, 208 mila euro di rilasci per effetto del positivo andamento delle cause giuslavoristiche, ed un accantonamento di 111 mila euro a copertura del rinnovo CCNA di competenza 2022.

Il Fondo rischi contenzioso con terzi ammonta a 1.693 mila euro, per rischio penali contrattuali.

Tra gli altri fondi si rileva un rilascio di 53 mila euro relativo alle richieste di rimborso di titoli di viaggio, compresi abbonamenti, acquistati dagli utenti nel periodo antecedente la pandemia e non utilizzati, come previsto dall'art 215 del D.L. 34/2020.

Si segnala inoltre che non sussistono contenzioni in corso con l'Amministrazione Finanziaria.

27.Passività finanziarie non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività del leasing	26.128	3.559	29.686	29.445	3.427	32.872	(3.317)	132	(3.186)
Totale	**26.128**	**3.559**	**29.686**	**29.445**	**3.427**	**32.872**	**(3.317)**	**132**	**(3.186)**

Le Passività finanziarie correnti e non correnti riguardano l'applicazione del principio IFRS 16 contratti di locazione e concessione.

28.Altre passività non correnti e correnti

	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi		3.631	3.631		1.916	1.916	-	1715	1.715
Acconti verso clienti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti vs Ist. Di Prev. e di Sic.Soc.	-	1.529	1.529	-	1.774	1.774	-	(245)	(245)
Debiti per IVA	-	129	129	-	61	61	-	68	68
Altri debiti verso società del Gruppo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri debiti e ratei/risconti passivi	158	5.071	5.229	156	4.898	5.054	2	173	175
Totale	**158**	**10.360**	**10.518**	**156**	**8.649**	**8.805**	**2**	**1.711**	**1.713**

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 2022, sono inerenti al personale dipendente.

I risconti passivi si riferiscono principalmente agli abbonamenti annuali venduti a settembre 2022 in scadenza nel corso del 2023.

29. Debiti per imposte sul reddito

Non sono presenti debiti per imposte sul reddito

30. Debiti commerciali non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non Corr.	**Correnti**	**Totale**	**Non Corr.**	**Correnti**	**Totale**	**Non Corr.**	**Correnti**	**Totale**
Debiti verso fornitori	-	20.414	**20.414**	-	17.000	**17.000**	-	3.414	**3.414**
Acconti commerciali	-	-	**-**	-	-	**-**	-	-	**-**
Debiti commerciali v/ società del Gruppo	-	5.566	**5.566**	-	2.003	**2.003**	-	3.563	**3.563**
Totale	**-**	**25.980**	**25.980**	**-**	**19.003**	**19.003**	**-**	**6.977**	**6.977**

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

31. Gestione dei rischi finanziari

Le attività svolte dalla Società, la espongono a varie tipologie di rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:

- rischio di credito;
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato, nello specifico rischio di tasso di interesse e di cambio.

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

	2022	**2021**
Crediti commerciali al costo ammortizzato	26.382	20.805
Disponibilità liquide al costo ammortizzato	3	2

Altre attività al costo ammortizzato	9.474	9.233
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione al costo ammortizzato	-	-
Altre attività finanziarie:	2.419	3.021
- Al costo ammortizzato	2.419	3.021
- Derivati attivi Al FVOCI	-	-
- Derivati attivi al FVTPL	-	-
- Altre attività valutate al FVOCI	-	-
- Altre attività valutate al FVTPL	-	-
Totale attività finanziarie	**38.278**	**33.061**

Finanziamenti al costo ammortizzato	45.336	41.482
Debiti commerciali al costo ammortizzato	25.980	19.004
Altre passività al costo ammortizzato	9.782	8.119
Altre passività finanziarie:	29.686	32.872
- Al costo ammortizzato	29.686	32.872
- Altre passività valutate al FVOCI	-	-
- Altre passività valutate al FVTPL	-	-
Totale passività finanziarie	**110.784**	**101.477**

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 2022 e al 31 dicembre 2021, per categoria e per controparte. Per i dettagli relativi al valore lordo e al fondo svalutazione, si rimanda ai paragrafi delle rispettive voci di bilancio.

valori in migliaia di euro

	31.12.2022				
	Pubblica Amministrazione	**Clienti Terzi**	**Istituti Finanziari**	**Società del Gruppo**	**Totale**
Crediti commerciali correnti e non correnti	17.788	1.339	-	98	19.224
Altre attività correnti e non correnti	7.874	1.229	-	124	9.227
Attività finanziarie correnti e non correnti	-	-	-	2.419	2.419
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	-	-	-	-
Totale attività finanziarie	**25.662**	**2.568**	**-**	**2.641**	**30.870**

valori in migliaia di euro

	31.12.2021				
	Pubblica Amministrazione	**Clienti Terzi**	**Istituti Finanziari**	**Società del Gruppo**	**Totale**
Crediti commerciali correnti e non correnti	19.303	1.409	-	92	20.805
Altre attività correnti e non correnti	7.668	839	-	363	8.870
Attività finanziarie correnti e non correnti	-	-	-	3.021	3.021
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	-	-	-	-
Totale attività finanziarie	**26.973**	**2.248**	**-**	**3.476**	**32.696**

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

valori in migliaia di euro

	31.12.2022					
		Scaduti da				
	Non scaduti	**0-180**	**180-360**	**360-720**	**oltre 720**	**Totale**
Pubblica Amministrazione	20.822	1.541	6.605	40	369	29.377
Fondo Svalutazione	3.422				293	3.715
Pubblica Amministrazione (netto)	**17.400**	**1.541**	**6.605**	**40**	**76**	**25.662**

Società del Gruppo	2.555	95				2.650
Fondo Svalutazione	9					9
Società Del Gruppo (netto)	**2.546**	**95**	**0**	**0**	**0**	**2.641**
Clienti Terzi	540	701	1.509	46	125	2.921
Fondo Svalutazione			183	46	125	354
Clienti Terzi (netto)	**540**	**701**	**1.326**	**0**	**0**	**2.567**
Istituti finanziari						0
Fondo Svalutazione						0
Istituti finanziari (netto)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE	**20.486**	**2.337**	**7.931**	**40**	**76**	**30.870**

valori in migliaia di euro

	31.12.2021					
		Scaduti da				
	Non scaduti	**0-180**	**180-360**	**360-720**	**oltre 720**	**Totale**
Pubblica Amministrazione	13.020	6.342	8.431	66	1.119	28.977
Fondo Svalutazione	2.005	-	-	-	-	2.005
Pubblica Amministrazione (netto)	**11.014**	**6.342**	**8.431**	**66**	**1.119**	**26.971**
Società del Gruppo	3.052	72	49	65	247	3.485
Fondo Svalutazione	9	-	-	-	-	9
Società Del Gruppo (netto)	**3.043**	**72**	**49**	**65**	**247**	**3.476**
Clienti Terzi	591	935	721	17	126	2.603
Fondo Svalutazione	-	-	-	17	126	356
Clienti Terzi (netto)	**591**	**935**	**721**	**-**	**-**	**2.247**
Istituti finanziari	-	-	-	-	-	-
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	-	-
Istituti finanziari (netto)	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE	**14.649**	**7.348**	**9.201**	**130**	**1.366**	**32.695**

L'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31.12.2022 e al 31.12.2021, così come determinati dall'agenzia di rating Standard & Poor's:

valori in migliaia di euro

	31.12.2022				
	FVTPL	**FVOCI**	**COSTO AMMORTIZZATO**		
		12-months expected credit losses	*12-months expected credit losses*	*Lifetime-not impaired*	*Lifetime-impared*

da AAA a BBB-	2.429	25.884	3.716
da BB a BB+			
da B a CCC		2.751	173
da CC a C			
D			
Valori contabili lordi	**2.429**	**28.635**	**3.888**
F.do svalutazione	**9**	**246**	**3.825**
Valore netto	**2.420**	**28.389**	**63**

valori in migliaia di euro

	31.12.2021				
	FVTPL	**FVOCI**	**COSTO AMMORTIZZATO**		
		12-months expected credit losses	*12-months expected credit losses*	*Lifetime-not impaired*	*Lifetime-impared*
da AAA a BBB-			3.029	27.440	1.992
da BB a BB+			-	-	-
da B a CCC			-	2.481	123
da CC a C			-	-	-
D			-	-	-
Valori contabili lordi			**3.029**	**29.920**	**2.115**
F.do svalutazione			**(9)**	**(246)**	**(2.115)**
Valore netto			**3.020**	**29.674**	**-**

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 2021	**9**	**246**	**2.115**	**2.370**
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – non deteriorato	-	-	-	-
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – deteriorato	-	-	-	-
Attività finanziarie rimborsate	-	-	-	-
Attività finanziarie acquisite	-	-	3.422	3.422
Utilizzo fondo svalutazione	-	-	-1.712	-1.712
Saldo al 31 dicembre 2022	**9**	**246**	**3.825**	**4.080**

valori in migliaia di euro

	12-months expected credit losses	*Lifetime- not impaired*	*Lifetime- impaired*	TOTALE
Saldo al 31 dicembre 2020	**9**	**-**	**1.311**	**1.320**
Rivalutazione netta del fondo svalutazione	-	246	-246	-
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – non deteriorato	-	-	-	-
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – deteriorato	-	-	-	-
Attività finanziarie rimborsate	-	-	-325	-325
Attività finanziarie acquisite	-	-	1.712	1.712
Utilizzo fondo svalutazione	-	-	-337	-337
Saldo al 31 dicembre 2021	**9**	**246**	**2.115**	**2.370**

RISCHIO DI LIQUIDITÀ

Il rischio di liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della struttura Finance & Investor Relations della Capogruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace e efficiente gestione delle risorse finanziarie. La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività. Questo obiettivo implica il mantenimento di adeguate disponibilità liquide, titoli a breve termine, nonché linee di credito *committed* e *uncommitted*. La Capogruppo si rivolge, infatti, a primari istituti finanziari del sistema bancario, dai quali ha ricevuto linee di credito *uncommitted*.

Nella tabella sotto riportata viene declinata la scadenza dei flussi finanziari contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, indicate al lordo degli interessi da versare:

31.12.2022	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Flussi finanziari contrattuali
Finanziamenti da banche	-	-	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-	-	-
Passività del leasing	2.205	2.206	4.413	13.241	11.210	33.276
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	3.590	3.335	9.381	6.839	12.190	35.336
Finanziamenti da FSI	5.000	5.000	-	-	-	10.000
Altro	-	-	-	-	-	-
Passività finanziarie	-	-	-	-	-	-
Debiti finanziari non derivati	10.795	10.541	13.794	20.080	23.400	78.612
Debiti commerciali	24.870	-	-	-	-	24.870
Interest rate swap di copertura	-	-	-	-	-	-

COLLAR di copertura	-	-	-	-	-	-
Debiti finanziari derivati	-	-	-	-	-	-
Totale passività finanziarie	35.665	10.541	13.794	20.080	23.400	103.482

Valori in migliaia di euro

31.12.2021	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Flussi finanziari contrattuali
Finanziamenti da banche	-	-	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-	-	-
Passività del leasing	1.714	1.714	9.815	9.815	9.815	32.872
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	4.369	4.369	10.914	10.914	10.914	41.482
Finanziamenti da FSI	-	-	-	-	-	-
Altro	-	-	-	-	-	-
Passività finanziarie	-	-	-	-	-	-
Debiti finanziari non derivati	6.083	6.083	20.729	20.729	20.729	74.354
Debiti commerciali	19.003	-	-	-	-	19.003
Interest rate swap di copertura	-	-	-	-	-	-
COLLAR di copertura	-	-	-	-	-	-
Debiti finanziari derivati	-	-	-	-	-	-
Totale passività finanziarie	**25.086**	**6.083**	**20.729**	**20.729**	**20.729**	**93.357**

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

Valori in migliaia di euro

31.12.2022	Valore Contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-
Passività del leasing	29.686	3.559	15.370	10.758
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	35.336	6.926	16.220	12.190
Finanziamenti da FSI	10.000	10.000	-	-
Altro	-	-	-	-

Passività finanziarie	-	-	-	-
Debiti finanziari non derivati	**75.022**	**20.485**	**31.590**	**22.948**
Debiti commerciali	**25.980**	**25.980**	**-**	**-**

Valori in migliaia di euro

31.12.2021	Valore Contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-
Passività del leasing	32.872	3.427	19.630	9.815
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	41.482	8.739	21.829	10.914
Finanziamenti da FSI	-	-	-	-
Altro	-	-	-	-
Passività finanziarie	-	-	-	-
Debiti finanziari non derivati	**74.354**	**12.166**	**41.459**	**20.729**
Debiti commerciali	**19.004**	**19.004**	**-**	**-**

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. I debiti commerciali segnalano un incremento del 36,7% determinato da una ripresa dei servizi e dall'incremento dei costi.

Le Passività del leasing (29.686 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.

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	75.022	78.611	21.337	13.794	20.080	23.400
Tasso fisso						
Saldo al 31 dicembre 2022	**75.022**	**78.611**	**21.337**	**13.794**	**20.080**	**23.400**
Tasso variabile	74.354	74.354	12.166	20.729	20.729	20.729
Tasso fisso						
Saldo al 31 dicembre 2021	**74.354**	**74.354**	**12.166**	**20.729**	**20.729**	**20.729**

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 basis points dei tassi di interesse Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2022:

valori in migliaia di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Maggiori/(minori) interessi passivi per debiti a tasso variabile	1.542	1.542
(Maggiori)/minori interessi attivi da operazioni di finanziamento		
Net Cash Flow da operazioni di copertura		
Totale	**1.542**	**1.542**

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 ed Attività potenziali

Procedimenti civili ed amministrativi

Procedimenti civili

Ricorsi per ingiunzione nei confronti dei cc.dd. Comuni contermini

Ricorsi per ingiunzione promossi dalla Società tra il 2017 e il 2018 nei confronti dei Comuni di Albignasego, Vigodarzere e Selvazzano Dentro volti a ottenere il pagamento delle contribuzioni dovute a Busitalia Veneto in base alle convenzioni stipulate nel 2001 dai medesimi Comuni con il Comune di Padova - poi recepite dal contratto di servizio sottoscritto lo stesso anno dal Comune capoluogo con la società APS S.p.A., cui è in seguito subentrata Busitalia Veneto – a fronte delle agevolazioni tariffarie applicate su alcune linee del TPL, per un ammontare complessivo di circa € 200.000, oltre accessori.

I Comuni hanno proposto opposizione ai decreti ingiuntivi emessi dal Tribunale di Padova. Nei giudizi ordinari instauratisi a seguito delle opposizioni, Busitalia Veneto ha richiesto in via riconvenzionale l'accertamento del proprio diritto a ottenere il pagamento delle contribuzioni per gli anni successivi per un ammontare complessivo di € 846.000 circa.

I tre giudizi si sono conclusi in 1° grado nel corrente anno con l'emanazione da parte del Tribunale di Padova di tre sentenze – datate, rispettivamente, 8 aprile, 13 aprile e 20 giugno 2022 – con cui sono state rigettate le opposizioni ai decreti ingiuntivi e, in accoglimento delle domande formulate da Busitalia Veneto, i Comuni di Vigodarzere, Selvazzano Dentro e Albignasego sono altresì stati condannati a pagare le contribuzioni relative all'anno 2018, maggiorate degli interessi moratori calcolati dalle singole scadenze di pagamento, oltre alla rifusione delle spese di lite.

Valutata l'opportunità di procedere a una chiusura definitiva del contenzioso giudiziario, eliminando l'alea e gli oneri di un probabile giudizio d'appello, sono stati sottoscritti nel mese di ottobre 2022 tre atti transattivi con i Comuni in questione che prevedono, oltre al pagamento integrale delle somme oggetto delle tre sentenze del Tribunale di Padova, nonché delle spese di soccombenza di tutti i giudizi, il pagamento delle contribuzioni dovute dai predetti Comuni per gli anni 2019, 2020 e 2021 (non coperte dalle citate sentenze) per la relativa somma capitale decurtata del 10%.

Analoga controversia è insorta con il Comune di Ponte San Nicolò per il mancato pagamento del contributo dovuto a titolo di importo integrativo del corrispettivo regionale per l'esercizio dei servizi minimi di trasporto pubblico locale erogato sul territorio comunale negli anni 2015-2020. La Società ha diffidato l'Amministrazione a versare l'importo complessivo di € 810.597,74, oltre interessi. La diffida è stata contestata e respinta dal Comune e, pertanto, la Società procederà a breve a notificare l'atto di citazione in giudizio.

Richiesta restituzione compensi per i servizi di trasporto urbano nel Comune di Rubano

Giudizio promosso nel 2019 dal Comune di Rubano dinanzi al Tribunale di Padova nei confronti di Busitalia Veneto e di APS Holding S.p.A. per l'accertamento della nullità della convenzione sottoscritta con il Comune di Padova nel

2001 avente ad oggetto il riconoscimento dei compensi per i servizi di trasporto urbano di cui all'art. 5, comma 2, della L.R. 25/1998 e la condanna di APS Holding e Busitalia Veneto alla restituzione delle somme versate, oltre agli interessi al saggio legale e la rivalutazione monetaria. L'importo richiesto alla Società ammonta a € 233.000 circa. Busitalia Veneto si è costituita in giudizio formulando domande subordinate di manleva nei confronti del Comune di Padova e della Regione del Veneto per ottenere il riconoscimento dei compensi dovuti per lo svolgimento dei servizi di trasporto nel Comune qualora venisse accertata la nullità della convenzione stipulata dal Comune di Padova. Con sentenza non definitiva del 21.1.2021 il Tribunale di Padova ha dichiarato il difetto di giurisdizione. La sentenza è stata appellata dal Comune di Rubano e la Società si è costituita in giudizio.

Procedimenti amministrativi

Richieste restituzione di compensi per i servizi di trasporto urbano

Giudizi promossi nel 2018 e 2019 dai Comuni di Albignasego, Vigodarzere e Selvazzano Dentro dinanzi al TAR Veneto nei confronti di Busitalia Veneto, di APS Holding S.p.A. e del Comune di Padova per l'accertamento della nullità delle convenzioni sottoscritte con il Comune di Padova nel 2001, aventi ad oggetto il riconoscimento dei compensi per i servizi di trasporto urbano di cui all'art. 5, comma 2, della L.R. 25/1998 e la condanna di APS Holding e Busitalia Veneto alla restituzione delle somme versate, per un importo complessivo di € 2.970.000, oltre interessi e rivalutazione monetaria. Il TAR Veneto, con sentenze del 26.8.2019, aveva dichiarato il proprio difetto di giurisdizione.

I ricorsi sono stati dichiarati inammissibili per difetto di giurisdizione con tre identiche sentenze che i Comuni hanno poi appellato al Consiglio di Stato.

Gli appelli dei Comuni di Vigodarzere e Albignasego sono stati dichiarati tardivi dal Consiglio di Stato; le relative sentenze sono state poi oggetto di due ricorsi in Cassazione che sono però stati dichiarati inammissibili dalla Suprema Corte, la quale ha altresì pronunciato una pesante condanna alle spese a carico dei Comuni ricorrenti. L'appello dei Comune di Selvazzano, che era invece stato proposto nei termini di legge, è stato accolto dal Consiglio di Stato, il quale ha ritenuto sussistente la giurisdizione del Giudice Amministrativo, con conseguente rimessione della causa in primo grado. A seguito della riassunzione del giudizio davanti al TAR Veneto, quest'ultimo ha ritenuto valida la convenzione del 2001 ed ha perciò rigettato il ricorso del Comune di Selvazzano Dentro con sentenza n. 1261/2021, poi impugnata dall'Ente Locale con appello al Consiglio di Stato. Tale appello è stato rinunciato per effetto dell'accordo transattivo sopra citato.

Annullamento delibere stanziamento spesa servizi TPL

Giudizi promossi dalla Società nel 2018 dinanzi al TAR Veneto per l'annullamento delle delibere con le quali i Comuni di Albignasego, Rubano e Selvazzano Dentro avevano disposto l'annullamento in autotutela delle delibere di stanziamento e impegno di spesa per il riconoscimento dei compensi per i servizi di trasporto urbano per l'anno 2017.

I ricorsi nei confronti dei Comuni di Albignasego e Selvazzano sono stati rinunciati a fronte degli accordi transattivi sopra citati.

- **Compenso alla Società di Revisione**

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16 bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 64 mila euro.

- **Compensi Amministratori e Sindaci**

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

valori in migliaia di euro

	2022	2021	Variazione
Amministratori	252	252	-
Sindaci	38	30	8
Organismo di Vigilanza	15	15	-
Totale	**305**	**397**	**8**

33.Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

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

I dati essenziali della controllante diretta al 31 dicembre 2021 sono disponibili sul sito della Società

valori in euro

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

valori in euro

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

34. Parti correlate

- **Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche**

La Società non ha effettuato operazioni con figure con responsabilità strategica.

- **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	Commerciali e diversi: Ricavi e recuperi diversi Finanziari: Cash pooling	Commerciali e diversi: Oneri assicurativi Servizi Corporate Finanziari: Oneri finanziari
BUSITALIA SITA NORD	Commerciali e diversi: Ricavi e recuperi diversi Distacchi di personale	Commerciali e diversi: Affitti immobiliari Servizi Corporate Emolumenti CdA Finanziari: Leasing
Altre imprese		
BUSITALIA RAIL SERVICE		Commerciali e diversi: Autoservizi

FERCREDIT		Commerciali e diversi: Indicizzazioni Finanziari: Finanziamenti
FERSERVIZI		Commerciali e diversi: Oneri diversi Servizi amministrativi Servizi amministrazione del personale
RFI		Commerciali e diversi: Prestazioni sanitarie
TRENITALIA	Commerciali e diversi: Autoservizi	
BUSITALIA CAMPANIA		Commerciali e diversi: Compensi cariche sociali
SAVIT		Commerciali e diversi: Allestimenti autobus
Altre parti correlate		
APS HOLDING SPA	Commerciali e diversi: Ricavi e recuperi diversi	Commerciali e diversi: Locazioni Ricavi e recuperi diversi
GRUPPO ENEL		Commerciali e diversi: Utenze
GRUPPO ENI		Commerciali e diversi: Utenze Carburanti
GRUPPO CASSA DEPOSITI E PRESTITI	Commerciali e diversi: Ricavi e recuperi diversi	Commerciali e diversi: Contributi su finanziamenti
GRUPPO LEONARDO	Commerciali e diversi: Ricavi e recuperi diversi	Commerciali e diversi: Servizi informatici
GRUPPO POSTE ITALIANE		Commerciali e diversi: Spedizioni Oneri gestione conto corrente corrispondenza
PREVINDAI		Commerciali e diversi: Fondi previdenziali
EUROFER		Commerciali e diversi: Fondi previdenziali
ALTRI FONDI PREVIDENZIALI	Commerciali e diversi: Fondi previdenziali	Commerciali e diversi: Fondi previdenziali
CONTROLLATE DI FNM	Commerciali e diversi: Ricavi e recuperi diversi	Commerciali e diversi: Prestazioni di servizi

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

Rapporti commerciali e diversi

valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2022					2022	
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Controllanti							
Ferrovie dello Stato	127	292	-	-	-	116	
Busitalia Sita Nord	82	4.164	-	-	-	2.549	
Altre imprese							
Busitalia Rail Service	-	81	-	-	-	62	-
Busitalia Campania	-	67	-	-	-	67	-
Fercredit	-	170	-	-	-	1	-
Ferservizi	-	82	-	-	-	208	-
Trenitalia – Regionale	13	-	-	-	-	-	59
Rete Ferroviaria Italiana	-	167	-	-	-	318	-
Savit	-	543	-	-	-	156	-
Altre parti correlate							
APS Holding	482	3.332				3.607	502
Gruppo ENEL	-	-	-	-	-	6	-
Gruppo ENI	-	552	-	-	-	2.317	-
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	1	6	-	-	-	2	1
Gruppo Leonardo	4	84	-	-	-	172	5
Gruppo Poste Italiane	-	1	-	-	-	2	-
Previndai	-	17	-	-	-	-	-
Eurofer	-	161	-	-	-	-	-
Altri fondi previdenziali	200	827	-	-	-	2.084	1
Controllate di FNM	120	132	-	-	-	363	-
TOTALE	**1.029**	**10.228**	**-**	**-**	**-**	**11.591**	**568**

Rapporti finanziari

valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2022				2022	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Controllanti						
Ferrovie dello Stato	2419	10000	-	-	217	21
Busitalia Sita Nord	-	2.325	-	-	75	-
Altre imprese						

Fercredit	-	35.336	-	-	1.233	-
TOTALE	**2.419**	**47.661**	**-**	**-**	**1.525**	**21**

- **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 dell'Agenzia delle Entrate, a fronte di rimborsi IVA erogati nel corso dell'esercizio 2016 per complessivi 2.540 mila euro, e a favore della Provincia e del Comune di Padova per l'affidamento del servizio TPL, per 14.163 mila euro.

La Società detiene altresì polizze fidejussorie rilasciate a proprio favore per impegni assunti da terzi a favore della medesima.

- **Informazioni sulle erogazioni pubbliche**

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

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

Soggetto Erogante	Natura del Contributo	Importo Contributo Incassato nel corso dell'esercizio	Data di incasso
Provincia di Padova	c/esercizio DGRV 1320 1814	1.315.264,73	28.11.2022
Provincia di Padova	c/esercizio DGRV 1320 1814	1.162.008,00	14.09.2022
Provincia di Rovigo	c/esercizio ex DGRV 1320 1814	92.855,82	31.05.2022
Comune di Padova	c/esercizio ex DGRV 1320 1814	1.706.822,70	27.10.2022
Provincia di Padova	c/esercizio ex DGRV	148.788,67	15.12.2022
Provincia di Rovigo	c/esercizio ex DGRV 1164	94.592,28	30.11.2022
Provincia di Rovigo	c/capitale DGR 1123/21	257.442,00	06.12.2022
Provincia di Padova	c/capitale DGR 836/2020	814.286,60	17.03.2022
Provincia di Padova	c/capitale DGR 1123/21	786.885,20	11.05.2021
Provincia di Rovigo	c/capitale DGR 826/2020	272.382,47	22.07.2022
Comune di Padova	c/capitale DGR 1903/2019	140.607,03	25.07.2022
Provincia di Rovigo	c/capitale DGR 1903/2019	129.420,00	25.08.2022
Provincia di Padova	c/capitale DGR 1903/2019	129.420,00	30.03.2022
AVEPA	c/capitale POR FSR	542.415,66	16.09.2022
Provincia di Padova	c/capitale DGR 826/2020	55.410,20	08.04.2022
MEF	Bonus Trasporti 09.2022	661.693,00	08.11.2022
MEF	Bonus Trasporti 10.2022	492.434,70	25.11.2022

Si riportano, di seguito, gli importi dei contributi pubblici di competenza dell'esercizio 2022:

Soggetto Erogante	Natura del Contributo	Importo Contributo di competenza dell'esercizio
Regione Veneto	c/esercizio DGRV 1657/2022 All A- Finanz. del FNT	1.755.368,17
Regione Veneto	c/esercizio DDR 528/2022 Finanz. copertura di minori ricavi tariffari 2021	5.470.807,22
Regione Veneto	c/esercizio DDR 1659/2022 Finanz. copertura di finanziamenti aggiuntivi straordinari 2022 (importo netto IVA)	2.172.386,36
Ministero Lavoro e Ministero Infrastrutture	c/esercizio Contributi oneri malattia 2022	51.700,49

35. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

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

36. Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2022 evidenzia una perdita netta di 11.820.993.
Tale perdita attesta il patrimonio netto a 1.455.374 euro, quindi ad un ammontare inferiore di oltre un terzo rispetto al capitale sociale, integrando così la fattispecie di cui all'art. 2446 del codice civile.

Si segnala che per le perdite realizzate nel 2021 la Società si è avvalsa dei benefici di cui dall'art. 6 del DL n.23 dell'8 aprile 2020 (cd "Decreto liquidità), che permettono di coprire tali perdite entro i prossimi 5 anni.

Si segnala infine che, come illustrato alla nota "2. Criteri di redazione del bilancio", cui si rinvia, con il DL 198/2022 (cd. "Decreto Milleproroghe 2023") convertito, con modificazioni, dalla Legge 24 febbraio 2023 n.14, sono state estese anche alle perdite conseguite negli esercizi in corso al 31 dicembre 2022, le "Disposizioni temporanee in materia di riduzione del capitale" introdotte dall'art. 6 del DL n.23/2020. Pertanto, la perdita conseguita nell'esercizio in chiusura al 31 dicembre 2022, di Euro 11.820.993, non sarà diminuita a meno di un terzo entro la fine del presente esercizio.
A riguardo, il Consiglio di Amministrazione, tenuto conto delle disposizioni dell'art. 6 del DL n. 23/2020, come modificato da ultimo dall'art. 3, comma 9, D.L. 29 dicembre 2022, n. 198, convertito, con modificazioni, dalla Legge 24 febbraio 2023 n.14, che posticipa al quinto esercizio successivo il termine entro cui la perdita conseguita al 31 dicembre 2022, che riduce il capitale di oltre un terzo del capitale sociale, provvederà a convocare l'Assemblea dei soci, ai sensi dell'art. 2446 del codice civile, per le necessarie determinazioni, invitando l'Assemblea a deliberare di rinviare la decisione sulla copertura delle perdite alla chiusura dell'esercizio 2027.

Padova, 03 marzo 2023

Il Presidente

Antonio Barbarino

BUSITALIA VENETO S.P.A.

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

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

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

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

***

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO DI ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2022

Ai Soci della Società Busitalia Veneto S.p.a.

Ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del Codice civile il Collegio Sindacale è chiamato a riferire all'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2022 sui risultati dell'esercizio sociale e sull'attività svolta nell'adempimento dei propri doveri, e fare le osservazioni e le proposte in ordine al bilancio e alla sua approvazione ed alle materie di propria competenza. Si rappresenta che il presente Collegio, nell'attuale composizione, è stato nominato con Assemblea dei soci del 28/06/2021 con scadenza fino all'approvazione del bilancio al 31/12/2023 ed è così composto: Dr. Antonio Sgarbossa – Presidente; Dr.ssa Margherita Bonitatibus – Sindaco effettivo; Dr. Luca Littamè – Sindaco effettivo; Dr.ssa Maria Cristina Moretti – Sindaco Supplente e Dr. Enrico Bandera – Sindaco Supplente. L'incarico per l'attività di revisione legale dei conti, ai sensi dell'art. 2409 bis del codice civile e dell'art. 14 del D. Lgs. n. 39/2010, risulta conferito alla società di revisione KPMG S.p.A. in data 07/04/2021, fino all'approvazione del bilancio che chiuderà al 31/12/2022. Alla società di revisione spetta la revisione legale del bilancio di esercizio della società, inclusa la verifica della regolare tenuta della contabilità e della corretta rilevazione dei fatti di gestione

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

Busitalia Veneto S.p.a. è soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del collegio sindacale di società non *quotate* emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori commercialisti e degli Esperti contabili, pubblicate a dicembre 2020 e vigenti dal 1° gennaio 2021,

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

È stato sottoposto al Vostro esame il bilancio d'esercizio della Busitalia Veneto S.p.a. al 31.12.2022, redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione, che evidenzia un risultato d'esercizio di euro –11.820.993.

Il bilancio è stato messo a nostra disposizione nel termine di legge.

Il soggetto incaricato della revisione legale dei conti KPMG S.p.a. ci ha consegnato la propria relazione datata 13 marzo 2023 contenente un giudizio senza modifica.

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale il bilancio d'esercizio al 31.12.2022 rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico e i flussi di cassa della Vostra Società oltre a essere stato redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione.

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

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

Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza degli assetti organizzativi, del sistema amministrativo e contabile sul loro concreto funzionamento.

Le riunioni si sono svolte in presenza e tramite piattaforma Teams nel rispetto della normativa c.d. "anti-Covid" vigente.

Abbiamo partecipato alle Assemblee dei soci ed alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e ci siamo incontrati periodicamente con l'amministratore delegato e, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilievi particolari da segnalare. Abbiamo acquisito dall'organo amministrativo con adeguato anticipo e anche durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito informazioni dal preposto al sistema di controllo interno e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Abbiamo incontrato l'organismo di vigilanza e abbiamo preso visione della relazione dell'organismo di vigilanza.

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

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

Non abbiamo riscontrato operazioni atipiche e/o inusuali.

Non siamo dovuti intervenire per omissioni degli amministratori ai sensi dell'art. 2406 del codice civile.

Non abbiamo adottato alcun provvedimento ai sensi dell'art. 2409 del codice civile così come indicato al comma 7 dello stesso articolo.

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

***

In riferimento alle questioni di maggior rilievo da segnalare si rappresenta in particolare quanto segue:

- La società aderisce al consolidato fiscale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, per il triennio 2022 – 2025, ai sensi dell'art. 117 del D.P.R. n. 917/86;

- In data 14/10/2022 è stato cooptato l'ing. Gino Colella in sostituzione dell'ing. Stefano Pietribiasi;

- In data 14 ottobre 2022 è stato nominato Presidente del consiglio di Amministrazione l'ing. Antonio Barbarino;

- In data 14 ottobre 2022 è stato nominato amministratore delegato l'ing. Gino Colella;

- Risulta essere ancora in corso, in prorogatio, il servizio urbano ed extraurbano per la provincia di Rovigo.

2) Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Il Collegio Sindacale ha esaminato il progetto di bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31/12/2022 (Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2022) - costituito dalla Situazione Patrimoniale-Finanziaria, dal Conto Economico, dal Conto Economico Complessivo, dal prospetto delle variazioni

del Patrimonio Netto, dal Rendiconto finanziario, dalle Note al Bilancio e dalla Relazione sulla gestione.

Detto documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta dell'8 marzo 2022.

Il bilancio relativo all'esercizio 2022, come riportato nelle note al bilancio, è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (In*ternational Accounting Standards – IA*S e International Financial Reporting Standards–IFRS) emanati da*ll' International Accounting Standards Board (IASB), e* alle interpretazioni emesse dall'IFRS In*terpretations Committee (I*FRIC) e dallo St*anding Interpretations Committee (S*IC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio.

Con riferimento alle operazioni "con parti correlate", il Collegio ha verificato l'adeguatezza delle informazioni contenute nella Relazione sulla Gestione. Come precisato dagli Amministratori nelle Note di Bilancio, le parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali (IAS 24) e le relative operazioni poste in essere – *per il dettaglio delle quali si rinvia a quanto descritto nelle citate Note* – sono regolate a normali condizioni di mercato. Non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data a tale documento, accertandone la sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non abbiamo particolari osservazioni da riferire. Abbiamo altresì verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della relazione sulla gestione ed anche a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire. Per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori non hanno derogato alle norme di legge in tema di redazione del bilancio ai sensi dell'art. 2423, quarto comma, del Codice Civile.

Abbiamo, inoltre, verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui siamo a conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo.

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale: "*La Società chiude l'esercizio al 31 dicembre 2022 con una perdita di €11.820.993 ed un patrimonio netto di €1.455.374, trovandosi nella fattispecie prevista dall'art. 2446 del Codice Civile. Richiamiamo l'attenzione su quanto descritto dagli Amministratori nella nota al bilancio n.2 "Criteri di redazione al bilancio" e n. 36 "Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio" con riferimento alla continuità aziendale e all'adozione dei provvedimenti di cui all'art. 2446 del Codice Civile. Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tale aspetto*."

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

3) Osservazioni e proposte in ordine alla approvazione del bilancio

Considerando le risultanze dell'attività da noi svolta e il giudizio espresso nella relazione di revisione rilasciata dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, invitiamo gli azionisti ad approvare il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, così come redatto dagli amministratori.

Il Collegio sindacale concorda con la proposta di destinazione del risultato d'esercizio formulata dagli amministratori nella nota integrativa, ai sensi dell'art. 6 del DL n. 23/2020, come modificato da ultimo dall'art. 3, comma 9, D.L. 29 dicembre 2022, n. 198, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2023 n.14, che posticipa al quinto esercizio successivo il termine entro cui tenere conto della perdita conseguita al 31 dicembre 2022.

Padova li, 13 Marzo 2023

Il Collegio sindacale
Il Presidente
Dr. Antonio Garbossa

KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Viale Niccolò Machiavelli, 29
50125 FIRENZE FI
Telefono +39 055 213391
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Agli Azionisti della
Busitalia Veneto S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Busitalia Veneto S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2022, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni di patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Busitalia Veneto S.p.A. al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Busitalia Veneto S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Richiamo d'informativa

La Società chiude l'esercizio al 31 dicembre 2022 con una perdita di €11.820.993 ed un patrimonio netto di €1.455.374, trovandosi nella fattispecie prevista dall'art. 2446 del Codice Civile. Richiamiamo l'attenzione su quanto descritto dagli Amministratori nella nota al bilancio n.2 "*Criteri di redazione al bilancio*" e n. 36 "*Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio*" con riferimento alla continuità aziendale e all'adozione dei provvedimenti di cui all'art. 2446 del Codice Civile. Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tale aspetto.

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Limited, società di diritto inglese.

Ancona Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.500,00 i.v.
Registro imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA

Direzione e coordinamento

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note al bilancio i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Busitalia Veneto S.p.A. non si estende a tali dati.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Busitalia Veneto S.p.A. per il bilancio d'esercizio

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

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

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

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

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

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

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;

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

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

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10

Gli Amministratori della Busitalia Veneto S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Busitalia Veneto S.p.A. al 31 dicembre 2022, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

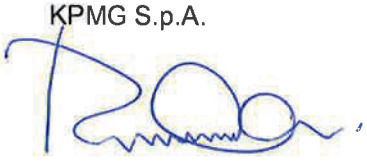
Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Busitalia Veneto S.p.A. al 31 dicembre 2022 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Busitalia Veneto S.p.A. al 31 dicembre 2022 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

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

Firenze, 13 marzo 2023

KPMG S.p.A.



Riccardo Cecchi
Socio