



Sede Legale: via A. Bellatalla, 1 - 56121 Pisa  
capitale sociale € 41.507.349 i.v.  
C.F.-P.IVA 01954820971  
PEC: [cttnordsrl@legalmail.it](mailto:cttnordsrl@legalmail.it)

## **RELAZIONE SULLA GESTIONE AL BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO CTT NORD AL 31.12.2020**

Il bilancio consolidato del Gruppo CTT Nord (di seguito anche il "Gruppo") per l'esercizio 2020 ha chiuso con un utile di € **1.248.223** che risulta interamente di pertinenza del gruppo.

In apertura della presente relazione preme ricordare che questo bilancio coincide con il primo esercizio del mandato triennale dell'attuale organo amministrativo della Capogruppo CTT Nord Srl (di seguito anche la "Capogruppo").

Con l'Assemblea dei Soci della Capogruppo, convocata per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2019 infatti era scaduto il mandato precedente e i Soci hanno conseguentemente affrontato il tema del rinnovo dell'organo.

Dopo un periodo di amministrazione esercitata in prorogatio da parte dei consiglieri uscenti (peraltro in una fase con l'organo ridotto a 4 amministratori per effetto delle dimissioni di due membri avvenute nel luglio 2020), con delibera del 22 dicembre 2020 l'Assemblea ha nominato gli attuali 6 componenti e dunque costituito il nuovo Consiglio di Amministrazione che rimarrà in carica fino alla data dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2022.

Successivamente, con delibera consiliare del 24 dicembre 2020, il Consiglio di amministrazione della CTT Nord Srl (di seguito anche "Società") ha assegnato le cariche determinando come segue l'assetto dell'organo:

avv. Filippo Di Rocca - Presidente

avv. Ida Di Crosta - Vice Presidente

dott.ssa Maria Simona Deghelli - Consigliera

dott. Alberto Banci - Amministratore Delegato

geom. Federico Toscano - Consigliere

rag. Giuseppe Gori - Consigliere Delegato

### **Il Gruppo CTT Nord**

Il Gruppo CTT Nord ha preso vita il 22 ottobre 2012, a seguito di un complesso percorso di aggregazione societaria, avvenuto mediante conferimento di aziende e partecipazioni effettuato da parte dei soci della società Iliara SpA (oggi CTT Nord Srl, di seguito anche la "capogruppo" o la "controllante").

In sintesi, le aziende ATL spa di Livorno e CLAP spa di Lucca avevano conferito l'intera azienda (ivi comprese le partecipazioni detenute in altre società), la CPT spa di Pisa aveva conferito il solo ramo TPL (ivi comprese le partecipazioni detenute in altre società), mentre i soci privati Lazzi e Cap avevano conferito la partecipazione nella Trasporti Toscani srl oltre alle partecipazioni da loro possedute nelle varie società dell'ex gruppo CTT srl.

Alla data del 31 dicembre 2020 risultano soci di CTT Nord srl:

<b>Socio</b>	<b>Capitale</b>	<b>%</b>
N. 29 Comuni della Provincia di Pisa +Fucecchio	16.894.389	40,702%
SGTM spa	13.471.261	32,455%
ATL srl in liquidazione	6.152.487	14,823%
N. 30 Comuni della Provincia di Lucca+Lucca Holding	3.456.069	8,326%
CAP soc. coop.	1.353.488	3,261%
COPIT spa	179.656	0,433%
<b>Totale</b>	<b>41.507.349</b>	<b>100%</b>

### **Il perimetro di consolidamento**

La capogruppo CTT Nord Srl ai sensi del comma 1 dell'art. 2359 del C.C., consolida le seguenti società al 31 dicembre 2020 attraverso il metodo integrale in quanto società controllate. Per i rapporti fra le società del Gruppo si veda quanto esposto nel prosieguo:

1. Consorzio Pisano Trasporti società consortile a responsabilità limitata (CPT srl) con sede legale in via A. Bellatalla, 1 a Pisa, avente il capitale sociale € 25.000, tramite il possesso della quota del 95,30% per un valore nominale di € 23.825; il risultato di periodo dell'esercizio 2020 è in pareggio, essendo questa società un consorzio destinato alla gestione del servizio di TPL per la Provincia di Pisa.
2. Vaibus srl con sede legale in viale Luporini, 895 a Lucca avente il capitale sociale di € 27.000, tramite il possesso della quota del 89,06% per un valore nominale di € 24.046. Il risultato di periodo dell'anno 2020 è in pareggio, essendo questa società un consorzio destinato alla gestione del servizio di TPL per la Provincia di Lucca.
3. Autolinee Toscana Nord srl con sede legale in via G. Pietro 2, Avenza, Carrara, avente il capitale sociale di € 10.000, tramite il possesso della quota del 100% per un valore nominale di € 10.000. L'utile dell'esercizio 2020 ammonta ad € 38.626.

Inoltre, si riportano di seguito le società collegate alla CTT Nord srl, ai sensi del comma 2 dell'art. 2359 del C.C., valutate nel bilancio consolidato con il metodo del patrimonio netto:

1. Copit s.p.a. con sede legale in via Filippo Pacini, 47 a Pistoia avente il capitale sociale di € 1.428.500, tramite il possesso del 30,00% delle azioni per un valore nominale di € 428.500, società che svolge servizio di TPL nel bacino di Pistoia;
2. Mobit scarl con sede legale in viale dei Cadorna, 105 a Firenze avente il capitale sociale € 100.000, tramite il possesso della quota del 30,10% per un valore nominale di € 30.100; società consortile che gestisce la procedura della gara regionale volta all'assegnazione ad un unico soggetto gestore dei servizi di trasporto sull'intero territorio regionale;
3. One scarl con sede legale in viale Cadorna 105 a Firenze avente il capitale sociale € 100.000, tramite il possesso di una quota complessiva del 29,78%, detenuta per il 10,78% dalla capogruppo, per il 10,30% dalla controllata Vaibus scarl e per l'8,7% dalla controllata CPT srl. Tale società è stata costituita in data 21 dicembre 2017 al fine di assumere in proprio e per conto delle società consorziate gli obblighi derivanti dal contratto ponte stipulato successivamente in data 29 dicembre 2017 dagli attuali gestori con la Regione Toscana per l'effettuazione dei servizi di TPL del lotto unico regionale, attraverso l'affidamento in via d'urgenza sulla base e nei limiti di quanto previsto dall'art. 5 del Reg. 1370/2007 (il "Contratto ponte").

L'area di consolidamento al 31 dicembre 2020 non è variata rispetto a quella dell'esercizio precedente.

Di seguito si riepilogano le principali relazioni fra le società oggetto di consolidamento integrale:

1. **CTT Nord srl** verso **ATN srl** - la capogruppo ha svolto attività di service amministrativo ed immobiliare per la controllata ATN.
2. **CTT Nord srl** verso **CPT srl** - effettua la gestione amministrativa della società consortile, ivi compreso la gestione del contenzioso avverso gli obblighi di servizio ed il servizio diretto di biglietteria presso le sedi di Pisa e Pontedera.
3. **CTT Nord srl** verso **Vaibus scarl** - effettua tutta la gestione amministrativa della società consortile, ivi compreso la gestione del contenzioso avverso gli obblighi di servizio.
4. **CPT scarl** verso **CTT Nord srl** - effettua la vendita dei titoli di viaggio e provvede al riaddebito dei costi sostenuti per conto dei soci.
5. **Vaibus scarl** verso **CTT Nord srl** - effettua la vendita dei titoli di viaggio e provvede al riaddebito dei costi sostenuti per conto dei soci.

### **Andamento della gestione**

Nel rinviare alla lettura della nota integrativa per ogni informazione più dettagliata, si anticipa che il risultato d'esercizio risente pesantemente degli effetti connessi alla pandemia Covid-19 (di seguito anche "Coronavirus").

Tale evento si è manifestato nella Repubblica Popolare Cinese a ridosso della chiusura dell'esercizio 2019, e solo a fine gennaio 2020 l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha dichiarato l'esistenza di tale fenomeno di emergenza internazionale; sempre a partire da fine gennaio 2020 sono stati diagnosticati casi anche in altri Paesi, determinando l'adozione di specifiche misure contenitive sia in Cina sia in altre nazioni, tra cui l'Italia.

Col progredire della pandemia, nel nostro Paese le misure di contenimento sono divenute sempre più stringenti e sono culminate, a partire dalla fine di marzo 2020, con l'imposizione della chiusura di larghi settori produttivi. In particolare, le disposizioni connesse e conseguenti a tale pandemia, che ha avuto ripercussioni su scala internazionale, hanno provocato una consistente riduzione della produzione chilometrica di servizio alla cittadinanza, fortissime limitazioni sull'accesso a bordo dei mezzi e praticamente l'azzeramento dei ricavi da traffico derivanti dalla vendita di titoli di viaggio.

In tale scenario, gli Amministratori hanno tempestivamente attivato una serie di iniziative per fronteggiare l'emergenza sanitaria, volte alla salvaguardia della salute dei dipendenti della Società e del Gruppo, e per contrastare i potenziali impatti negativi registrati ad oggi e che anche nei prossimi mesi si potrebbero manifestare, in funzione dell'evoluzione dell'epidemia, sulla situazione economica e finanziaria della Società e del Gruppo.

A tal fine, pur rimanendo il settore TPL operativo durante tutta l'emergenza sanitaria, si è ricorso allo smart working per le attività amministrative, alla chiusura e/o limitazione di accesso ad alcuni siti produttivi, all'adozione di dispositivi protettivi per i lavoratori maggiormente esposti (quali autisti e operai delle officine), nel pieno rispetto delle numerose disposizioni nazionali e regionali sul tema.

Entrando nei dettagli degli effetti dell'epidemia, dal lato dei ricavi si evidenzia il forte decremento delle vendite dei titoli di viaggio rispetto all'esercizio precedente (pari a € 15.608.119), determinato dalle restrizioni agli spostamenti imposte dalle norme di contenimento della diffusione del virus, e, una volta allentate tali restrizioni, dalle limitazioni alla capienza degli autobus. La portata eccezionale dell'evento, sia per durata che per diffusione, ha indotto Governo e Regione ad adottare provvedimenti di ristoro a favore delle Aziende di TPL a copertura di tali perdite.

In particolare, l'articolo 200, comma 1, del D.L. n. 34/2020 convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 (Decreto Rilancio) ha istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020. La dotazione del fondo è stata successivamente integrata di ulteriori 400 milioni di euro dal D.L. n. 104/2020, art. 44 (di cui 63 milioni di euro utilizzati per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale destinato anche a studenti e 337 milioni destinati a compensazione dei mancati ricavi) e di ulteriori 390 milioni di euro dal D.L. n. 137/2020, art. 22-ter (di cui circa 200 milioni di euro destinati a compensazione dei mancati ricavi). Le risorse del Fondo sono infine state aumentate di ulteriori 800 milioni di euro dal D.L. n. 41/2021, art. 29, portando, ad oggi, la dotazione complessiva del Fondo a 1,837 miliardi di euro, di cui 612 milioni di euro già liquidati agli Enti competenti (nel nostro caso la Regione Toscana).

La Regione Toscana, a sua volta, ha liquidato a CTT NORD (attraverso il consorzio ONE scarl) risorse per € 3.749.656 (di cui € 2.525.208 nell'esercizio 2020).

Fatte le considerazioni sul punto, gli Amministratori, in presenza dei provvedimenti normativi sopra citati a cui sono collegati stanziamenti certi di finanza pubblica, hanno valutato, anche con il supporto dei propri legali esterni e delle valutazioni condotte a livello di associazione di categoria, di iscrivere alla voce altri ricavi la miglior stima dei sostegni economici spettanti a CTT Nord (c.d. ristori), quantificati in un importo pari a € 10.655.170, considerando anche l'ammontare degli acconti erogati ad oggi.

Si segnala per completezza che con la Legge Regionale 41/2020 la Regione Toscana ha istituito il c.d. "Fondo Covid-19 TPL" destinando € 46,5 milioni per contenere gli effetti negativi dell'epidemia sul settore in questione.

Riguardo al riequilibrio previsto dal Contratto Ponte, dove erano stati previsti meccanismi di compensazione per l'incremento di alcune voci di costo, indipendenti dalla gestione (carburante e rinnovo CCNL), e di una voce di ricavo, le tariffe. In merito si è dovuta attuare una rettifica rispetto a quanto considerato nel precedente esercizio a causa della posizione assunta dalla Regione di parziale revisione di alcune voci. Pertanto, è stato iscritto un fondo rischi pari ad € 1.002.000.

La **produzione complessiva** svolta, direttamente, sui 5 bacini provinciali (Livorno, Pisa, Lucca, Massa e, marginalmente, Pistoia), passa dai 30.250.634 Km e 1.203.100 ore di servizio del 2019 ai 28.669.824 Km e 1.132.621 ore di servizio del 2020. La produzione chilometrica si è infatti ridotta a causa dell'emergenza Covid-19.

Sul versante dei **ricavi** il valore della produzione scende da € 127.371.337 dell'esercizio 2019 ai € 118.607.847 dell'esercizio 2020.

Le principali differenze sono dovute alla sensibile diminuzione dei ricavi da titoli di viaggio di cui abbiamo già esposto in precedenza.

I **costi** complessivi di produzione sono tendenzialmente in decremento nella parte strettamente connessa alla riduzione delle percorrenze. Diminuiscono i costi per materie (da € 18.111.284 a 15.778.959) ed i costi del personale (da € 60.003.397 a € 57.160.812). Aumentano invece i costi per servizi (da € 28.030.310 a 30.367.365) sia per effetto dei costi Covid-19 sia per l'aumentato ricorso al full service.

Si precisa che il Gruppo ha sostenuto costi per l'emergenza Covid-19 per un totale di € 2.338.160 sia acquisti di materiale come sanificanti, mascherine, guanti, sia spese per servizi di pulizia, sanificazione, ecc. La diminuzione del costo del personale è principalmente legata agli effetti dell'emergenza Covid-19; si è fatto ricorso alla cassa integrazione e sono diminuite alcune voci

accessorie legate ad attività che il personale non ha potuto espletare come per esempio la vendita dei titoli a bordo.

Inoltre, il Gruppo ha continuato le proprie politiche di turn-over e di incentivazione all'esodo che nel corso del 2020 hanno consentito di ridurre ulteriormente i fabbisogni di organico e che debbono leggersi però insieme all'aumento dei costi di full service manutentivo e per personale interinale in parte legato anche alla necessità di intervenire prontamente sull'Officina di Massa dopo i noti fatti di cronaca.

Inoltre, bisogna ricordare, che per effetto dell'avvenuta disdetta di tutti gli accordi aziendali, dal 10 marzo 2014 è ancora temporaneamente in vigore una regolamentazione unilaterale, che disciplina i trattamenti collettivi applicati a livello aziendale ai lavoratori dipendenti, fortemente imperniata su meccanismi premianti o penalizzanti, a seconda della quantità e/o qualità delle performances individualmente rese.

Per maggiori dettagli in merito si rimanda al paragrafo **relazioni industriali**.

Riguardo alle **spese di manutenzione** si è assistito ad un aumento del full service manutenzione mentre si registra una diminuzione dei costi per ricambi anche a seguito di una nuova organizzazione dei magazzini.

Come illustrato in seguito, nella parte relativa allo stato dell'arte relativa alla **gara regionale per l'affidamento dei servizi**, il ricorso da parte della Regione all'affidamento del servizio per mezzo di atti d'obbligo con cadenza mensile (tutt'ora in uso) ha comportato un brusco stop ai piani di investimento nel materiale rotabile e un conseguente peggioramento degli standard qualitativi al pubblico e all'aumento in termini proporzionali dei costi di manutenzione, a causa della crescente età media del parco mezzi.

La situazione della gara regionale nonché l'emergenza Covid-19 ha determinato anche un rallentamento negli investimenti di autobus. Nell'anno 2020, sono stati infatti acquistati solo 7 bus usati.

Preme evidenziare, rispetto all'esercizio precedente, il valore dell'EBIT che passa dai € 5.320.430 del 2019 a € 1.706.246 del 2020, mentre la posizione finanziaria netta, che al 31 dicembre 2019 era pari a € -27.970.782, ammonta al 31 dicembre 2020 ad € -24.000.528 per effetto dei minori investimenti effettuati.

Concludendo, si precisa che la Capogruppo si è avvalsa del maggior termine di 180 giorni per l'approvazione del bilancio, essendo tenuta alla predisposizione del bilancio consolidato, nonché per effetto di quanto previsto dall'art. 106 del D. L. n. 18/2020 e dall'art. 3, comma 3, D.L. n. 183/2020 (conv. in L. n. 21/2021) con cui si dispone ex lege il differimento a 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale del termine per la convocazione dell'Assemblea per l'approvazione del bilancio 2020.

### **Condizioni operative e sviluppo dell'attività**

Come ben sapete, il Gruppo svolge la propria attività nel settore del trasporto pubblico locale, settore che risente fortemente di profonde incertezze sulle risorse a disposizione, attraversato da una profonda fase di preoccupazione scaturita dal contenzioso sorto dopo l'esito della gara unica per l'assegnazione dei servizi di trasporto sull'intero territorio regionale.

Gli sviluppi della gara fino al 31 dicembre 2020 sono riepilogati nel successivo paragrafo "La gara regionale per l'affidamento servizi", mentre gli aggiornamenti successivi al dicembre 2020 sono riepilogati nel paragrafo "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" in nota integrativa.

Nelle more di quanto appena detto, terminati gli effetti al 31/12/2019 del contratto (cd "Ponte")

sottoscritto fra la Regione Toscana e il consorzio ONE Scarl, di cui CTT Nord è soggetto di maggioranza (in quanto opera direttamente per i bacini di Livorno e Massa-Carrara, per il tramite della controllata Consorzio Pisano Trasporti Srl per il bacino di Pisa, della controllata Vaibus Scarl per quello di Lucca e di Blubus scarl per quello di Pistoia), la Regione Toscana è tornata ad affidare il servizio attraverso atti impositivi unilaterali mensili.

Si veda inoltre quanto riportato al paragrafo "Continuità aziendale" della nota integrativa.

#### **La situazione dei contenziosi avverso gli atti di imposizione del servizio**

Al momento della chiusura dell'esercizio resta pendente davanti al Giudice la lite per il riconoscimento delle compensazioni di maggiori oneri sostenuti i periodi successivi al 2011 solo per il bacino di Livorno.

Infine, con il Comune di Viareggio, sono in corso da tempo confronti per una soluzione stragiudiziale delle liti che riguardano una serie di reciproche partite contabili e che si sta tentando di comporre nell'ambito di un più ampio accordo che include anche la destinazione del deposito cd "Marco Polo".

#### **Innovazione**

Sotto il versante **dell'innovazione tecnologica** l'anno 2020 è stato importante in quanto:

- Si è continuato a sviluppare il progetto di certificazione e controllo del servizio tramite rilevazione satellitare (AVM);

Invece, sotto l'aspetto di **innovazione, adeguamenti ed implementazione delle attività amministrative** in senso lato si segnala:

- A far data dal 1° febbraio 2020 è stata adotta una modifica alla Direzione Corporate che prevede la suddivisione in 5 aree, il distacco parziale di alcune figure apicali alla società Cap cooperativa e l'esternalizzazione della funzione Acquisti, Appalti Contratti, il tutto nell'ambito di un processo di efficientamento e razionalizzazione delle attività corporate di gruppo.

Nella Direzione Corporate sono individuati i seguenti Responsabili:

- Direttore Corporate: dott. Riccardo Franchi
- Area Amministrazione: dott.ssa Federica Pisani
- Area Patrimonio Sicurezza Ambiente: Ing Valerio Orzalesi
- Area Personale: dott. Mirko Bertolucci
- Area Information Technology: Guido Giuseppe Tesi
- Area Affari Societari e Segreteria: dott.ssa Francesca Neri
- Area Acquisti Appalti Contratti (in service): Roberto Viliani

#### **La gara regionale per l'affidamento dei servizi**

Occorre ricordare in premessa, anche per meglio inquadrare il contesto in cui opera il Gruppo, che in attesa della definizione del contenzioso pendente davanti al Consiglio di Stato, il 29 dicembre 2017 la Regione Toscana ha sottoscritto con gli attuali gestori, riuniti nella società consortile ONE Scarl, un "contratto ponte" per l'affidamento dei servizi per il biennio 2018-2019.

Scaduto al 31 dicembre 2019 il contratto ponte, a causa del protrarsi del contenzioso, la Regione ha

disposto come già riferito l'erogazione del servizio da parte dei gestori attuali attraverso atti d'obbligo periodici, in attesa della conclusione delle attività propedeutiche alla firma del contratto di servizio con l'aggiudicatario Autolinee Toscane spa (di seguito anche "AT").

In merito all'iter di Gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale su gomma nell'ambito territoriale costituito dall'intera Regione Toscana si ricorda che dopo che il TAR Toscana con sentenza n. 1548 del 28 ottobre 2016, in accoglimento del ricorso principale di Mobit e di quello incidentale di Autolinee Toscane Spa (AT), aveva annullato il provvedimento di aggiudicazione n. 973 del 2 marzo 2016 della Regione Toscana con il quale la gara era stata definitivamente aggiudicata ad AT, i due concorrenti e la Regione Toscana hanno impugnato al Consiglio di Stato la predetta sentenza del TAR.

L'udienza di discussione dinanzi al Consiglio di Stato, per l'esame del ricorso principale e dei ricorsi incidentali si è svolta il 6 aprile 2017: con ordinanze n. 2554 e n. 2555 del 29 maggio 2017, il Consiglio di Stato ha sospeso il giudizio e rimesso gli atti alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea (CGUE) alla quale ha posto 4 (quattro) quesiti, sostanzialmente interpretativi della disciplina contenuta nel Regolamento CE 1370/2007, onde verificare se AT, facente parte del gruppo francese RATP, titolare di affidamenti diretti in Francia e in vari paesi del mondo, possa partecipare a gare al di fuori del territorio francese.

Il 21 marzo 2019 la CGUE ha rimesso la propria pronuncia - sostanzialmente evadendo la risposta ai quesiti posti dal Consiglio di Stato - limitandosi a precisare che il predetto Regolamento CE n. 1370/2007 entra in vigore soltanto dal 3 dicembre 2019 e prima di quella data l'autorità che affida una concessione non è tenuta a conformarsi a questa norma.

La questione dunque è tornata al Consiglio di Stato con udienza tenuta il 10 ottobre 2019.

La vicenda giudiziaria si era nel frattempo duplicata dal momento che la Regione Toscana, con comunicazione del 21 dicembre 2016, aveva richiesto ai due concorrenti di presentare un nuovo PEF, peraltro mantenendo ferme le offerte tecniche ed economiche già presentate nel 2015. Ciò ha costretto Mobit, sempre su conforme parere dei propri legali, ad impugnare dinanzi al TAR i provvedimenti regionali che hanno dato avvio a tale nuova fase di gara senza attendere il pronunciamento del Consiglio di Stato e, nel merito, senza ripresentazione delle offerte. Il TAR, rigettata l'istanza di sospensiva, ha fissato la discussione del merito per il 14 giugno 2017 ed ha respinto il ricorso: la Regione, all'epoca, aveva deliberato di non dar corso, nelle more della pronuncia della Corte di Giustizia Europea, ai conseguenti provvedimenti, e quindi non aveva ancora adottato il provvedimento di aggiudicazione definitiva ad AT.

Sulla procedura in questione è stato presentato ricorso al Consiglio di Stato, la cui udienza per la discussione si è tenuta il medesimo giorno del ricorso principale, ossia il 10 ottobre 2019.

Il Consiglio di Stato, a seguito dell'udienza del 10 ottobre 2019, ha pubblicato l'11 dicembre 2019 la sentenza n. 8411 con la quale ha:

- a) riunito i ricorsi iscritti sub n. 9624/2016, n. 9725/2016 e n. 9177/2017;
- b) con riguardo al ricorso n. 9624/2016 del R.G., respinto l'appello principale di Mobit e l'appello incidentale della Regione Toscana, nonché dichiarato improcedibili gli appelli incidentali di AT e di RATP;
- c) con riguardo al ricorso n. 9725/2016 respinto l'appello principale di AT e l'appello incidentale della Regione Toscana;
- d) con riguardo al ricorso n. 9177/2017 del R.G., respinto l'appello principale di Mobit e l'appello incidentale di AT.

Nel frattempo, a distanza di 40 giorni dalla notifica della pronuncia della Corte di Giustizia Europea sopra ricordata, la Regione Toscana con decreto dirigenziale n. 6585 del 19 aprile 2019 ha

aggiudicato nuovamente ad Autolinee Toscane la gara e pertanto Mobit il 3 giugno 2019 ha presentato un nuovo ed ulteriore ricorso di fronte al TAR.

Sul provvedimento impugnato da Mobit, il TAR Toscana si è espresso con sentenza n. 344 del 19 marzo 2020 dichiarando i motivi di ricorso in parte inammissibili e in parte da rigettare.

Il consorzio Mobit ha dunque proposto appello al Consiglio di Stato avverso la suddetta sentenza del TAR. All'udienza dell'11 giugno 2020 il giudice ha respinto l'istanza cautelare promossa da Mobit e fissato la discussione del merito per l'8 ottobre 2020.

Con ordinanza n. 6324 del 20 ottobre 2020, il Consiglio di Stato ha ritenuto necessario richiedere approfondimenti, disponendo una verifica tecnica, volta a stabilire, *"muovendo dall'esame del PEF, le reali caratteristiche del leasing proposto dalla società Autolinee Toscane, e, conseguentemente a stabilire l'incidenza dello stesso abbia sul servizio del debito comprensivo di quota capitale e quota interessi. La verifica è altresì estesa all'esame del PEF di Mobit, allo scopo di valutarne i requisiti di bancabilità, congruità e sostenibilità finanziaria"*.

La relazione di verifica tecnica è stata depositata in data 16 marzo 2021. Dal documento si legge:

1. *"I verificatori sono pervenuti alla conclusione che il contratto di locazione previsto nel PEF di Autolinee Toscane per l'acquisizione degli autobus assolve, sotto il profilo causale, ad una funzione creditizia, e che quindi risulta appropriata la sua qualificazione in termini di leasing finanziario";*

2. *"I verificatori sono pervenuti alla conclusione che, per coerenza e veridicità del PEF, i canoni di leasing debbano essere inseriti nel denominatore del DSCR come componenti del servizio del debito, comprensivo di quota capitale e quota interessi, nel rapporto che vede al numeratore il free cash flow, ricalcolato per eliminare dallo stesso gli effetti della presenza al suo interno dei canoni di leasing. Nel procedere al ricalcolo del DSCR medio risultante dal PEF di Autolinee Toscane alla luce di questa conclusione, i verificatori hanno rilevato la necessità di procedere anche a correggere un errore che i verificatori ravvisano essere stato commesso da Autolinee Toscane con riferimento alla misura del DSCR del primo esercizio di piano [...] In proposito, tra le obiezioni formulate da parte del tecnico di Mobit vi è quella che la correzione di questo errore risulterebbe ultronea rispetto a quanto nella facoltà dei verificatori alla luce del contenuto del quesito loro posto. I verificatori ritengono necessario rimettere a codesto collegio giudicante del Consiglio di Stato la tematica sollevata dal tecnico di Mobit, e provvedono pertanto ad indicare in forma condizionale la risposta finale che i verificatori forniscono quanto a misura del DSCR medio di AT, e precisamente:*

- qualora sia necessario che la verifica si limiti a ricalcolare il DSCR medio di AT esclusivamente per tenere conto della natura finanziaria del leasing, il valore del DSCR medio risulterebbe pari alternativamente a 0,37 o a 0,29 (incluso i flussi derivanti dalla cessione di attività e passività al termine del periodo di concessione);*

- qualora venga ritenuto ammissibile dal collegio giudicante considerare anche la correzione dell'errore commesso nella misura del DSCR del primo periodo di piano di AT, il valore del DSCR medio risulterebbe pari a 1,47 o a 1,39 (incluso i flussi derivanti dalla cessione di attività e passività al termine del periodo di concessione)".*

3. *"I verificatori sono pervenuti alla conclusione che non sussistano elementi atti a negare la presenza dei requisiti di bancabilità, congruità e sostenibilità finanziaria nel PEF di Mobit"*.

Tali considerazioni sono state oggetto di discussione tra le parti nel corso dell'udienza tenutasi al Consiglio di Stato in data 13 maggio 2021 e con sentenza pubblicata in data 21 giugno 2021, il Consiglio di Stato ha respinto i ricorsi presentati da Mobit. Si vedano a tal proposito le valutazioni riportate al paragrafo "Continuità aziendale" della nota integrativa.

Si ricorda per completezza che nel corso del 2020 la Regione Toscana aveva disposto la ripresa delle attività di subentro fissando al 18 maggio 2020 la data di inizio del c.d. cronoprogramma, ovvero il

documento che regola il calendario di esecuzione degli atti di trasferimento dei beni dai gestori uscenti all'aggiudicatario.

A oggi si è in attesa che, stante la sentenza del Consiglio di Stato del 21 giugno 2021, la Regione Toscana comunichi il nuovo cronoprogramma.

A puro titolo informativo si rendono edotti i soci che risulta aperto presso la Procura della Repubblica di Firenze un fascicolo di indagine ove Mobit è individuata come parte offesa. Alla data di redazione della presente redazione le indagini non risultano chiuse.

Nel corso del 2020 il contenzioso si è esteso anche sul piano civile per effetto del ricorso ex art. 700 c.p.c. proposto dalla Regione Toscana e seguito da AT per l'ottenimento dei beni dei gestori. Con ordinanza del 31 agosto 2020 il Giudice di primo grado ha rigettato anche questo ricorso e i soccombenti (Regione e AT) hanno reclamato tale decisione. Il Tribunale di Firenze (Terza sezione civile) ha respinto anche il reclamo con ordinanza del 30 dicembre 2020, chiudendo definitivamente la vicenda.

Il provvedimento, in sintesi, evidenzia la legittimità dei gestori ad opporsi a una cessione dei beni senza la corresponsione di un giusto prezzo da parte di AT. Il giudice del reclamo ha affermato come *"in siffatto contesto legittimo appare il rifiuto da parte di One scarl e delle consorziate di addivenire alla stipula del contratto di locazione dei beni mobili ed immobili e di usufrutto per i bus sollecitato dalla Regione con la diffida del 24 giugno 2020. Più in generale, legittimo è il rifiuto da parte delle reclamate - e tanto ai sensi dell'art. 1460 cc - di non adempiere fin tanto che non venga corrisposto il corrispettivo dovuto ex lege"*, ponendo in dubbio la legittimità del titolo in possesso di AT per avanzare pretese sui beni: *"Pare evidente come la sorte del giudizio di appello dipenda dal disposto accertamento tecnico, essendo verosimile che -se qualificata in termini di leasing finanziario l'operazione economica posta in essere da Autolinee Toscane- questa avrebbe dovuto essere estromessa dalla gara"*.

Si segnala infine che, nel corso del 2020, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha aperto un procedimento contro i gestori per abuso di posizione dominante del mercato. Lo studio legale incaricato continua a monitorare periodicamente gli sviluppi della vicenda, al momento ferma all'invio compiuto da parte dei gestori di tutta la documentazione e delle informazioni richieste.

In data 29 dicembre 2020 l'AGCM ha notificato ai soggetti coinvolti una nota con la quale comunica l'estensione soggettiva (per quanto riguarda CTT alla controllata ATN) e all'ampliamento dell'oggetto della contestazione del procedimento.

### **Il riassetto del patrimonio aziendale**

Nel luglio 2017 la Capogruppo aveva pubblicato un bando per la vendita di quelli immobili non strumentali al servizio ovvero di quelli oggetto di accorpamento e/o trasferimento in nuove aree.

In tale occasione è stata ricevuta un'offerta importante per la vendita del deposito di Viareggio. Il perfezionamento dell'operazione è stato rallentato dalle procedure per l'approvazione del nuovo regolamento urbanistico comunale che ne ha modificato vincoli e destinazione urbanistica e dalle attività propedeutiche al subentro del nuovo gestore, che si è dichiarato disponibile a partecipare proattivamente nella definizione dell'intera vicenda che coinvolge anche gli Enti (Regione Toscana e Comune di Viareggio)

Un'ulteriore proposta è pervenuta per la vendita dell'immobile commerciale di Pistoia, che è stata perfezionata con la vendita del bene con atto del 21 dicembre 2020.

## **Le Relazioni Industriali**

Si ricorda che nel marzo del 2016 la Capogruppo aveva ricevuto ben tre distinte piattaforme presentate, in modo separato dalle OO.SS..

Valutata la compatibilità delle singole proposte con i bisogni, le risorse e le strategie aziendali, si era dato inizio ad un serrato confronto che il 23 marzo 2017 aveva portato alla sottoscrizione di una ipotesi di accordo aziendale su cui, successivamente, le OO.SS. territoriali firmatarie non hanno sciolto la riserva, rimettendo il confronto ai livelli sindacali regionali i quali hanno lasciato decadere tale ipotesi perché non ritenuta soddisfacente.

Con lo stesso spirito la Società e tre sigle delle OO.SS. più rappresentative a livello locale avevano sottoscritto in data 17 aprile 2018 una nuova ipotesi di accordo che però era stata subordinata, da parte sindacale, all'approvazione da parte dei lavoratori con un referendum appositamente convocato.

Il referendum, svoltosi successivamente, non ha superato la soglia della maggioranza dei consensi e dunque, anche tale ipotesi di accordo è decaduta.

Pur in mancanza di un accordo generale per i fatti sopra richiamati, l'impegno nel perseguire il recupero di un rapporto con i lavoratori è sfociato nella sottoscrizione con le OO.SS. di due accordi su temi particolari: in data 19 dicembre 2019 l'accordo per la CQC, la formazione, gli accertamenti sanitari e l'utilizzo di road scan e ascolto silente.

Nel corso del 2020 (16 marzo) è stato sottoscritto un accordo, direttamente collegato agli effetti della pandemia, con il quale è stata estesa la platea dei destinatari del ticket restaurant (servizio sostitutivo mensa) rispetto a quanto previsto dalla regolamentazione unilaterale, nonché innalzato il valore unitario del buono. Tale decisione ha comportato un aumento dei costi per il personale di € 701.360 rispetto al 2019, ma è stata ritenuta opportuna quale strumento di mitigazione dei disagi affrontati dai lavoratori a causa delle restrizioni imposte alle attività di ristorazione, dato che il servizio di trasporto pubblico non ha mai cessato di essere erogato nemmeno nei periodi di rigoroso lockdown.

## **Le politiche del personale**

Per quanto concerne le politiche del personale la Capogruppo ha continuato a monitorare l'andamento del turn-over per effetto del quale nel 2019 si era ormai raggiunto un dimensionamento ottimale per il personale viaggiante. Tuttavia, la gestione delle assunzioni ha subito nel 2020 alcune criticità derivanti dalle limitazioni imposte dal regime di atti d'obbligo mensili e dall'attesa per l'esito del contenzioso sulla Gara, dovendo infatti rispettare i vincoli vigenti in questo periodo transitorio e di svolgimento delle attività propedeutiche al subentro. Negli altri settori prosegue l'opera di una riduzione di personale salvaguardando la necessità di mantenere inalterate, o addirittura accrescendo, le competenze e professionalità specifiche.

In ogni caso, dovendo garantire l'erogazione del servizio, nel 2020 si è comunque dato luogo a selezioni per la formazione di graduatorie per il personale autista ed a bandi pubblici per la selezione di figure specifiche in ambito tecnico e amministrativo.

L'anno 2020 si è anche caratterizzato per una consistente attività formativa che ha coinvolto complessivamente n. 870 lavoratori a cui sono complessivamente state somministrate n. 1.849 ore di formazione con tutte le modalità (frontali, e-learning, aula, ecc.).

Ad agosto del 2020 si è conclusa la prima edizione di CTT Academy; una vera e propria scuola del trasporto pubblico che, attraverso l'attivazione di tirocini di 6 mesi non curricolari, promossi

dall'Agenzia Regionale Toscana per l'Impiego ha offerto la possibilità a 14 giovani di conoscere la realtà del trasporto pubblico locale e di approcciarsi al mondo del lavoro.

CTT Academy è una novità assoluta nel settore del trasporto pubblico ed è conferma dell'impegno che l'Azienda ha voluto prendere nei confronti del territorio e delle generazioni future, per formare autisti e manutentori ad alta professionalità, attraverso processi formativi e di valorizzazione del lavoro che creano figure qualificate con una prospettiva di stabilità professionale. Il tirocinio prevede sessioni di formazione ed esperienze sul campo grazie alla disponibilità dei tutor aziendali che mettono a disposizione il proprio know-how in un periodo di affiancamento operativo.

Per favorire l'inserimento all'interno dell'azienda CTT nord si è impegnata ad inserire come titolo preferenziale per le future graduatorie di operatori di esercizio e manutenzione, la partecipazione positiva ai percorsi dell'Academy. Al termine dei 6 mesi, i tirocinanti hanno quindi la reale opportunità di essere assunti in azienda con appositi contratti a tempo determinato e/o indeterminato. Per gli altri resta la possibilità di presentarsi nel mondo del lavoro con patentini e titoli necessari allo svolgimento delle mansioni di autista e manutentore bus.

A testimonianza della volontà di dare seguito agli impegni assunti, a fine ottobre del 2020 si è proceduto con l'assunzione di 2 partecipanti al percorso dell'Academy, inserendoli all'interno del settore manutentivo.

#### **Certificazioni di qualità**

Nel corso dell'anno sono state confermate le certificazioni per la qualità e l'ambiente attraverso l'ente di certificazione ANCIS e la responsabilità sociale attraverso l'ente di certificazione CISE.

#### **Modello Organizzativo ex D.Lgs. 231/2001 e sistema integrato Trasparenza Prevenzione Corruzione**

Riguardo alle azioni per il consolidamento del Sistema di Controllo Interno la Capogruppo ha proseguito il percorso intrapreso relativamente al D.Lgs. 231/01 (responsabilità amministrativa derivante da reato).

In particolare:

- a) è stata data esecuzione al piano degli audit dell'OdV, secondo quanto convenuto;
- b) sono stati mantenuti sistematici flussi informativi verso l'Organismo di Vigilanza;
- c) sono state concluse le attività di aggiornamento del Modello Organizzativo e di Gestione redatto ai sensi del D.lgs 231/2001, rese necessarie dalle recenti novità normative introdotte e da alcuni cambiamenti intervenuti nella struttura organizzativa della Società,
- d) a seguito della collaborazione con l'Organismo di Vigilanza, per il tramite dell'ufficio Affari Societari, si è alimentata ed aggiornata la sezione "Società trasparente" e continuata la mappatura delle attribuzioni funzionali alla gestione degli adempimenti richiesti dalla normativa anticorruzione.

#### **Sviluppo organizzativo**

Nel corso del 2020 il direttore responsabile della Direzione Sviluppo e Organizzazione è stato collocato in aspettativa volontaria. Valutato il periodo di assoluta incertezza a causa del contenzioso sulla Gara, la posizione è stata riassegnata con incarichi ad interim di funzionari già in organico e le attività si sono limitate al mantenimento dei progetti già avviati.

## Andamento della gestione

Di seguito sono elencati, i principali dati economici, patrimoniali e finanziari dell'esercizio 2020.

### Principali dati economici

Il conto economico del Gruppo è il seguente (valori espressi in Euro):

#### CONTRO ECONOMICO a valore aggiunto

	2020	2019
Fatturato netto	110.356.178	118.868.321
Ricavi interni	0	0
<b>PRODOTTO DI ESERCIZIO</b>	<b>110.356.178</b>	<b>118.868.321</b>
Consumo di materie	15.286.038	17.707.757
<b>MARGINE INDUSTRIALE LORDO</b>	<b>95.070.140</b>	<b>101.160.564</b>
Spese operative	30.096.886	28.344.932
<b>VALORE AGGIUNTO</b>	<b>64.973.254</b>	<b>72.815.632</b>
Spese di personale	51.579.376	53.564.762
<b>EBITDA (Margine operativo lordo)</b>	<b>13.393.878</b>	<b>19.250.870</b>
Ammortamento e accantonamenti	11.687.632	13.930.439
<b>EBIT (Reddito operativo)</b>	<b>1.706.246</b>	<b>5.320.430</b>
Area extracaratteristica	103.738	193.987
<b>EBIT normalizzato</b>	<b>1.809.984</b>	<b>5.514.418</b>
<b>EBIT integrale</b>	<b>1.809.984</b>	<b>5.514.418</b>
Oneri finanziari	1.162.063	1.187.084
<b>REDDITO LORDO</b>	<b>647.921</b>	<b>4.327.334</b>
Imposte	600.304	-705.609
<b>REDDITO NETTO</b>	<b>1.248.223</b>	<b>3.621.725</b>

Per una migliore comprensione della tabella di cui sopra, si precisa che:

1. La Voce "Fatturato netto" è composta dai ricavi delle vendite e delle prestazioni (A1) e altri ricavi e proventi (A5) esclusi i proventi da recupero carburanti (portati a riduzione dei Costi per Consumi di materie), dei recuperi costo CCNL costo malattia e rimborso personale distaccato (portati a riduzione delle Spese di personale) e degli affitti immobili area Pistoia (riclassificati nell'area extra-caratteristica).
2. La voce Consumo di materie è composta dai costi per materie prime (B6) variazione delle rimanenze (B11) al netto dei proventi per recupero del costo del carburante.
3. Le spese operative comprendono principalmente i costi per servizi (B7) e i costi di godimento beni di terzi (B8), ad esclusione dei costi per servizi relativi al personale (costo del personale distaccato, mensa, indennità km) riclassificati nelle Spese di personale.
4. Le Spese di personale comprendono dunque il costo legato al personale della voce B9 e i costi per servizi legati al personale descritti al punto precedente.
5. Nell'area extra-caratteristica vengono riclassificati i costi e proventi quali interessi attivi, proventi da affitti degli immobili di Pistoia al netto dei relativi ammortamenti, rivalutazioni partecipazioni col metodo del Patrimonio Netto.
6. Nella voce Oneri finanziari vengono riclassificati il totale degli oneri finanziari al netto delle perdite su crediti connesse ad interessi di mora.

Di seguito si riportano i principali indici della situazione economica:

#### Indice di redditività del capitale di rischio

*esprime la redditività del capitale di rischio*

	2020	2019
R.O.E: Reddito netto/Mezzi propri	2,89%	8,65%

#### Indice di redditività del capitale investito

*esprime il rendimento offerto dal capitale investito nella gestione caratteristica aziendale*

	2020	2019
R.O.I: Reddito operativo/Capitale investito	1,13%	3,33%

#### Indice di redditività delle vendite

*Esprime la redditività delle vendite indicando quando residua dopo la copertura di tutti i costi della gestione caratteristica*

	2020	2019
R.O.S: Reddito operativo/Ricavi operativi	1,55%	4,48%

Il **ROE**, (Return On Equity) indice di redditività del capitale di rischio, rispetto al 2019 peggiora a seguito della diminuzione del fatturato netto.

Il **ROI** (Return On Investment), che esprime il rendimento del capitale investito nella gestione caratteristica ha un valore positivo, ma si riduce notevolmente rispetto al 2019 a seguito della riduzione degli incassi per titoli. Tale indice è stato determinato dal rapporto fra Reddito Operativo e Capitale Investito, dove per reddito operativo si intende il risultato economico della sola gestione caratteristica, mentre per Capitale Investito si intende il totale degli impieghi caratteristici al netto degli ammortamenti e degli accantonamenti.

Il **ROS** (Return On Sales) è positivo, ciò significa che i ricavi caratteristici sono in grado di coprire i costi della gestione caratteristica, oltre che, s'intende, i costi finanziari, straordinari e la remunerazione del capitale.

#### Principali dati patrimoniali

Lo stato Patrimoniale riclassificato del Gruppo è il seguente (in Euro):

Di seguito si riportano alcuni indici della situazione patrimoniale:

## STATO PATRIMONIALE

	2020	2019
<b>IMPIEGHI</b>		
<b>A) Attivo fisso</b>		
1) Immobilizzazioni tecniche materiali	87.012.123	94.047.597
2) Immobilizzazioni tecniche immateriali	147.136	234.909
3) Immobilizzazioni finanziarie	6.524.736	6.573.987
<b>Totale attivo fisso</b>	<b>93.683.995</b>	<b>100.856.493</b>
<b>B) Attivo circolante</b>		
1) Magazzino	1.831.255	1.698.123
2) Liquidità differite	49.865.751	51.287.958
3) Liquidità immediate	5.156.726	5.949.749
<b>Totale attivo circolante</b>	<b>56.853.732</b>	<b>58.935.830</b>
<b>CAPITALE INVESTITO</b>	<b>150.537.727</b>	<b>159.792.323</b>
<b>FONTI</b>		
<b>A) Mezzi propri</b>		
Capitale	41.507.349	41.507.349
Riserva da sovrapprezzo azioni	0	0
Riserve di rivalutazione	0	0
Riserva legale	0	0
Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	0
Altre riserve	1.623.764	376.706
Utili (perdite) portati a nuovo	-1.255.265	-3.629.937
Utile (perdita) dell'esercizio	1.248.223	3.621.723
Spettanza di terzi	4.090	4.090
<b>Totale mezzi propri</b>	<b>43.128.161</b>	<b>41.879.931</b>
<b>B) Passività consolidate</b>	<b>59.110.370</b>	<b>62.046.944</b>
<b>Passivo permanente</b>	<b>102.238.531</b>	<b>103.926.874</b>
<b>C) Passività correnti</b>	<b>48.299.196</b>	<b>55.865.448</b>
<b>CAPITALE DI FINANZIAMENTO</b>	<b>150.537.727</b>	<b>159.792.323</b>

(\*) Con riferimento allo schema sopra riportato, la voce passività consolidate include: fondi rischi ed oneri, fondo TFR, debiti oltre 12 mesi e risconti passivi per la quota oltre 12 mesi.

### Indici di composizione degli IMPIEGHI

Quozienti strutturali semplici - esprimono il grado di elasticità/rigidità della gestione

	2020	2019
<i>Indice di rigidità</i>		
Attivo fisso/Capitale investito	62,23%	63,12%
<i>Indice di elasticità</i>		
Attivo circolante/Capitale investito	37,77%	36,88%

### Quoziente di immobilizzo degli impieghi

Quoziente strutturale composto - esprime il grado di elasticità della gestione

	2020	2019
Attivo fisso/Attivo circolante	1,65	1,71

### Indici di composizione delle FONTI

	2020	2019
Passività/Capitale investito	71,35%	73,79%
Passività a medio lungo termine/Capitale investito	39,27%	38,83%
Passività a breve/Capitale investito	32,08%	34,96%
Mezzi propri/Capitale investito	28,65%	26,21%

## Principali dati finanziari

La posizione finanziaria netta del Gruppo è la seguente (in Euro):

	2020	2019	Variazione
Depositi bancari	5.147.011	5.941.311	- 794.300
Denaro e altri valori in cassa	9.715	8.438	1.277
<b>Disponibilità liquide</b>	<b>5.156.726</b>	<b>5.949.749</b>	<b>- 793.023</b>
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro 12 mesi)			-
Debiti v/soci per finanziamento (entro 12 mesi)	422.473	422.473	-
Debiti v/banche (entro 12 mesi)	5.074.876	7.159.311	- 2.084.435
Debiti verso altri finanziatori (entro 12 mesi)	1.782.229	1.668.274	113.955
Anticipazioni per pagamenti esteri			-
Quota a breve di finanziamenti	2.493.466	3.427.112	- 933.646
Crediti finanziari (entro 12 mesi)			
<b>Posizione finanziaria netta a breve termine</b>	<b>9.773.044</b>	<b>12.677.170</b>	<b>- 2.904.126</b>
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre 12 mesi)			
Debiti v/soci per finanziamento (oltre 12 mesi)			
Debiti v/banche (oltre 12 mesi)			
Debiti verso altri finanziatori (oltre 12 mesi)	8.855.577	10.415.653	- 1.560.076
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a lungo di finanziamenti	10.528.633	10.827.708	- 299.075
Crediti finanziari			-
<b>Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine</b>	<b>19.384.210</b>	<b>21.243.361</b>	<b>- 1.859.151</b>
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>- 24.000.528</b>	<b>- 27.970.782</b>	<b>3.970.254</b>

I debiti verso banche e verso altri finanziatori a medio/lungo termine diminuiscono in quanto non sono stati accesi nuovi finanziamenti.

A miglior descrizione della situazione finanziaria si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio.

## INDICI DI COPERTURA

mettono in evidenza l'utilizzo delle fonti di finanziamento per effettuare i diversi tipi di impiego

### Indice di autocopertura delle immobilizzazioni

	2020	2019
Attivo fisso/Mezzi propri	2,17	2,41

### Indice di copertura delle immobilizzazioni con le passività consolidate

	2020	2019
Attivo fisso/Passività consolidate	1,58	1,63

### Indice globale di copertura delle immobilizzazioni

	2020	2019
Attivo fisso/Passivo permanente	0,92	0,97

## INDICE DI INDEBITAMENTO (Leverage)

esprime la copertura delle attività nette con il capitale proprio

	2020	2019
Capitale investito/Mezzi propri	3,49	3,82

## INDICI DI SOLVIBILITA'

### Indice di disponibilità

segnala la capacità di far fronte agli impegni finanziari di breve termine con le attività di possibile realizzo entro l'anno

	2020	2019
Attivo circolante/Passivo corrente	1,18	1,05

### Indice di liquidità

segnala l'attitudine ad assolvere gli impieghi a breve con le sole disponibilità liquide

	2020	2019
(Liquidità immediate + liquidità differite)/Passività correnti	1,14	1,02

## Stato dei principali investimenti

Nel corso dell'esercizio 2020 i principali investimenti hanno riguardato l'acquisto di nr. 7 bus usati per € 316.093, l'installazione di paline intelligenti per € 161.366 ed i lavori straordinari nell'immobile di Pieve Fosciana per € 165.074. Si è inoltre continuato il progetto SAE/AVM (progetto per il controllo a distanza delle flotte) per € 71.556 e per far fronte all'emergenza Covid-19 sono stati inoltre acquistati n. 36 Notebook.

Nel 2020 si è anche conclusa la vendita di un'unità immobiliare ad uso commerciale sita a Pistoia. Ulteriori dettagli relativi agli investimenti effettuati sono riportati ai paragrafi "Immobilizzazioni immateriali" e "Immobilizzazioni materiali" della nota integrativa a cui si rinvia.

## Costi di ricerca e sviluppo

Si precisa che il Gruppo non ha sostenuto costi di ricerca e sviluppo nell'anno 2020.

## Informazioni attinenti all'ambiente e al personale

Si ritiene opportuno fornire le seguenti informazioni attinenti all'ambiente e al personale.

- **Personale**

Nel corso dell'esercizio non si sono verificate morti sul lavoro del personale iscritto al libro matricola.

Nel 2020 non si sono verificati infortuni gravi sul lavoro che hanno comportato lesioni gravi o gravissime al personale iscritto al libro matricola e non si sono registrati addebiti in via definitiva in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti e cause di mobbing.

- **Ambiente**

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati danni causati all'ambiente per cui la Capogruppo è stata dichiarata colpevole in via definitiva né sono state inflitte sanzioni o pene definitive per reati o danni ambientali.

#### **Quote proprie e azioni/quote di società controllanti**

La Capogruppo non ha acquisito e non detiene quote proprie.

Si precisa che CTT Nord Srl detiene quote di SGTM SpA per una percentuale pari al 5,42%, società che detiene il 32,455% delle quote di CTT Nord Srl.

#### **Principali rischi ed incertezze cui il Gruppo è esposto**

##### **Rischi connessi all'emergenza sanitaria Covid-19**

Il settore del TPL, così come molti altri settori economici, è stato colpito nel 2020 in modo molto rilevante dall'emergenza sanitaria Covid-19. Le disposizioni connesse e conseguenti a tale pandemia, che ha avuto ripercussioni su scala internazionale, hanno provocato durante il c.d. lockdown una consistente riduzione della produzione chilometrica di servizio alla cittadinanza, fortissime limitazioni sull'accesso a bordo dei mezzi e praticamente l'azzeramento dei ricavi da traffico derivanti dalla vendita di titoli di viaggio.

Al momento si stanno attendendo gli effetti della campagna vaccinale avviata nei primi mesi del 2021 da parte del Governo, auspicando che la fase più critica possa considerarsi ormai superata e di contare sull'implementazione degli annunciati provvedimenti europei, nazionali e regionali a sostegno diretto al settore e all'economia in generale.

Gli amministratori monitoreranno l'andamento della suddetta epidemia al fine di adottare le più opportune azioni per preservare la liquidità e marginalità della Società e del Gruppo.

##### **Rischio di credito**

Si riscontrano rari casi di ritardo di pagamento di servizi ante Contratto Ponte da parte di alcuni Enti pubblici, anche facenti parte della compagine societaria, per i quali si sono avviate anche azioni ingiuntive. Trattandosi di Enti pubblici si ritiene però che non vi siano rischi significativi di perdita del credito, tenuto conto anche dei potenziali effetti dell'emergenza Covid-19.

Riguardo all'attuale regime di svolgimento del servizio per atti d'obbligo in essere dal 1° gennaio 2020, essendo l'ente debitore la Regione Toscana si ritiene che non vi siano rischi significativi sui crediti.

Si segnala che i puntuali adeguamenti del fondo svalutazione crediti riguardano essenzialmente quattro posizioni, di cui tre relative a clienti nei cui confronti sono stati adottati atti di precetto ed azioni di esecuzione che fino a questo momento non hanno prodotto risultati significativi e per questo i relativi crediti sono stati integralmente svalutati.

L'altra posizione oggetto di svalutazione è quella relativa all'insinuazione al passivo del Comune di Viareggio a fronte della dichiarazione di dissesto del 2 ottobre 2014 per il quale l'Organismo Straordinario di Liquidazione ha confermato la posizione della Società.

La Capogruppo aveva fatto ricorso ad una serie di Decreti Ingiuntivi nei confronti della predetta Amministrazione, andati parzialmente a buon fine e rimasti aperti per un importo, in linea capitale, di

euro 194.829 su cui è stata effettuata domanda di insinuazione alla massa passiva maggiorata di interessi ed accessori.

Orbene l'Organismo Straordinario di Liquidazione, ha formulato alla Capogruppo la richiesta di comunicare l'adesione alla procedura semplificata, proposta rigettata e per questo, in attesa dell'integrale pagamento con procedura ordinaria è stato appostato uno specifico Fondo Svalutazione Crediti su tale posizione.

### **Rischio di liquidità**

La Capogruppo provvede ogni mese a monitorare le eventuali esigenze future di liquidità aggiornando sistematicamente le previsioni di tesoreria e il piano dei flussi finanziario dell'anno. Il Gruppo dispone di strumenti di indebitamento o altre linee di credito per far fronte alle esigenze di liquidità e possiede sufficienti affidamenti presso istituti di credito per soddisfare le necessità di liquidità. Come riportato in precedenza, l'emergenza sanitaria da Covid-19 ha determinato una consistente riduzione della produzione chilometrica di servizio alla cittadinanza, fortissime limitazioni sull'accesso a bordo dei mezzi e praticamente l'azzeramento dei ricavi da traffico derivanti dalla vendita di titoli di viaggio, con conseguente maggiore assorbimento di liquidità nel primo semestre del 2020.

Gli amministratori hanno valutato che, ragionevolmente, fintantoché il Gruppo continuerà ad operare in regime di atti d'obbligo, i flussi di cassa derivanti dall'attività operativa saranno sufficienti per consentire allo stesso di adempiere alle obbligazioni assunte. Nel momento in cui terminerà il regime di atti d'obbligo per effetto della conclusione dell'iter di Gara, il Gruppo potrebbe contare sulla liquidità proveniente dalla vendita dei beni al gestore subentrante, sufficiente a garantire la copertura dei debiti.

### **Rischio di mercato**

I rischi e le incertezze sono strettamente collegati all'esito della gara per l'aggiudicazione del servizio di trasporto pubblico locale, tra cui eventuali impatti sul patrimonio della Società e del Gruppo derivanti dalla diversa valutazione di alcune tipologia di beni immobili oggetto di trasferimento al nuovo gestore.

Si ricorda per completezza che, a seguito della scadenza del Contratto Ponte nel dicembre 2019, il periodo fino al subentro del nuovo gestore sarà ragionevolmente regolato assicurando la continuità del servizio TPL mediante atti d'obbligo, così come avvenuto da gennaio 2010 a luglio 2021.

Di seguito le considerazioni sui rischi di mercato:

- Prezzi di acquisto delle materie prime. Le principali materie da noi utilizzate sono rappresentate dai carburanti, il cui prezzo di mercato è determinato dall'andamento della domanda e offerta a livello mondiale, lubrificanti e ricambi.
- Rischio tasso di interesse: considerato che in questi ultimi anni i tassi di interessi risultano essere molto bassi, la società non è esposta a particolari livelli di rischio.
- Rischio cambio: considerato che le transazioni della Capogruppo sono effettuate esclusivamente in euro, tale fattispecie di rischio non sussiste.

### **Rischio per contenziosi in corso**

Per le considerazioni sui contenziosi in corso si veda quanto riportato al paragrafo "B) Fondi rischi ed oneri" della nota integrativa. Si ricorda che la società effettua gli accantonamenti a fondi rischi sulla base delle migliori stime effettuabili alla luce delle informazioni attualmente disponibili e sulla base di specifici pareri di professionisti esterni indipendenti.

### **Sedi principali e secondarie**

Ai sensi dell'art. 2428 si segnala che l'attività è stata svolta nella sede principale di Pisa e nelle unità

locali di Livorno, Lucca, Massa, Aulla, Cecina, Rosignano Marittimo, Portoferraio, Pontedera, Volterra, San Miniato, Pomarance, Firenze, Prato, Piazza al Serchio, Larderello, Viareggio, Pieve Fosciana e Barga.

Il Gruppo non ha sedi secondarie.

#### **Attività di direzione e coordinamento**

Ai sensi del comma 5 dell'art. 2497-bis del Codice Civile si attesta che la Capogruppo non è soggetta all'altrui attività di direzione e coordinamento.

#### **Evoluzione prevedibile della gestione**

Con riferimento alla gara regionale per l'affidamento dei servizi TPL si rinvia a quanto riportato ai paragrafi "Continuità aziendale" e "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" della Nota Integrativa.

A seguito della sentenza del Consiglio di Stato pubblicata in data 21 giugno 2021, tutt'ora si è oggi in attesa delle conseguenti comunicazioni della Regione Toscana in merito alle tempistiche e modalità di subentro del nuovo gestore, e nelle more di tale subentro la Società ed il Gruppo continueranno l'esercizio del servizio TPL nei bacini di spettanza e sulla base di atti d'obbligo, l'ultimo dei quali ha scadenza 31 luglio 2021.

Relativamente alle politiche del personale, come detto in precedenza, la Capogruppo continua a favorire l'esodo dei lavoratori che sono in condizione di poter uscire sia perché raggiunti i requisiti minimi per l'accesso al pensionamento di vecchiaia per gli autisti (60 anni indipendentemente dall'anzianità contributiva complessiva), sia coloro che hanno condizioni sanitarie tali da poter garantire l'accesso al pensionamento per anzianità specifica di cui alla Legge 830/1961.

In tema di investimenti è stata bloccata la pubblicazione dei bandi per ulteriore rinnovo della flotta in attesa della definizione delle risorse, e delle relative modalità di impiego, che verranno assunte dalla Regione Toscana, anche in funzione dell'esito dell'iter di Gara.

Vi ringraziamo per la fiducia accordataci e Vi invitiamo ad approvare il bilancio così come presentato.

Pisa, 6 luglio 2021

p. il Consiglio di Amministrazione  
Il Presidente  
Avv. Filippo Di Rocca

## BILANCIO CONSOLIDATO

STATO PATRIMONIALE		
	31/12/2020	31/12/2019
<b>ATTIVO</b>		
A) CREDITI VERSO SOCI per versamenti ancora dovuti	0	0
<b>B) IMMOBILIZZAZIONI</b>		
<b>I. Immobilizzazioni immateriali</b>		
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	2.873	2.873
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	24.745	0
7. Altre	119.518	232.036
TOTALE	147.136	234.909
<b>II. Immobilizzazioni materiali</b>		
1. Terreni e fabbricati	35.380.477	36.705.446
2. Impianti e macchinario	44.980.669	43.852.626
3. Attrezzature industriali e commerciali	395.181	461.712
4. Altri beni	6.086.024	6.375.541
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	169.772	6.652.272
TOTALE	87.012.123	94.047.597
<b>III. Immobilizzazioni finanziarie</b>		
1. Partecipazioni in:		
b) imprese collegate	1.857.120	1.830.274
d-bis) altre imprese	977.776	975.809
2. Crediti:		
d-bis) verso altri	468.141	462.549
esigibili entro l'esercizio successivo	72.000	72.000
esigibili oltre l'esercizio successivo	396.141	390.549
TOTALE	3.303.037	3.268.632
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI (B)	90.462.296	97.551.138
<b>C) ATTIVO CIRCOLANTE</b>		
<b>I. Rimanenze</b>		
1. Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.831.255	1.698.123
TOTALE	1.831.255	1.698.123
<b>II. Crediti:</b>		
1. verso clienti	7.395.231	9.140.857
esigibili entro l'esercizio successivo	7.395.231	9.140.857
3. verso imprese collegate	27.289.133	26.142.092
esigibili entro l'esercizio successivo	27.289.133	26.142.092
5-bis. crediti tributari	1.621.476	2.007.061

<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	1.621.476	2.007.061
5-ter. Imposte anticipate	2.240.326	1.939.048
<i>esigibili oltre l'esercizio successivo</i>	2.240.326	1.939.048
5 quater. verso altri	12.367.288	12.178.986
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	12.367.288	12.178.986
<b>TOTALE</b>	<b>50.913.454</b>	<b>51.408.044</b>
<b>IV. Disponibilità liquide:</b>		
1. Depositi bancari e postali	5.147.011	5.941.311
3. Denaro e valori in cassa	9.715	8.438
<b>TOTALE</b>	<b>5.156.726</b>	<b>5.949.749</b>
<b>TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE (C)</b>	<b>57.901.435</b>	<b>59.055.916</b>
<b>D) RATEI E RISCOINTI</b>		
Ratei e risconti attivi	2.173.996	3.185.269
<b>TOTALE RATEI E RISCOINTI (D)</b>	<b>2.173.996</b>	<b>3.185.269</b>
	<b>150.537.727</b>	<b>159.792.323</b>
<b><u>PASSIVO</u></b>		
<b>A) PATRIMONIO NETTO</b>		
<b>I. Capitale</b>	<b>41.507.349</b>	<b>41.507.349</b>
<b>VI. Altre riserve:</b>	<b>1.623.764</b>	<b>376.706</b>
<b>Riserva di consolidamento</b>	<b>1.333.110</b>	<b>86.056</b>
<b>Altre riserve:</b>		
a) Riserva	35.026	35.026
b) Riserva da arrotondamento	3	-1
f) Riserva avanzo di fusione	255.625	255.625
<b>VIII. Utili (Perdite) portati a nuovo</b>	<b>-1.255.265</b>	<b>-3.629.937</b>
<b>IX. Utile (Perdita) dell'esercizio</b>	<b>1.248.223</b>	<b>3.621.723</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>	<b>43.124.071</b>	<b>41.875.841</b>
I . Capitale e riserve	4.129	4.129
Utile (perdita) portati a nuovo	-39	-39
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO DI TERZI</b>	<b>4.090</b>	<b>4.090</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO A)</b>	<b>43.128.161</b>	<b>41.879.931</b>
<b>B) FONDI PER RISCHI ED ONERI</b>		
1) Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	59.812	59.812
2) Per imposte, anche differite	997.589	1.267.623
3) Altri	7.651.027	5.998.305

TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI (B)	8.708.428	7.325.740
<b>C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO</b>	<b>11.405.301</b>	<b>11.794.301</b>
<b>D) DEBITI</b>		
3) Debiti verso soci per finanziamento	422.473	422.473
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	422.473	422.473
4) Debiti verso banche	18.096.975	21.414.131
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	7.568.342	10.586.423
<i>esigibili oltre l'esercizio successivo</i>	10.528.633	10.827.708
5) Debiti verso altri finanziatori	10.637.806	12.083.927
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	1.782.229	1.668.274
<i>esigibili oltre l'esercizio successivo</i>	8.855.577	10.415.653
7) Debiti verso fornitori	21.283.001	26.283.624
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	21.283.001	26.283.624
10) Debiti verso imprese collegate	186.871	158.906
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	186.871	158.906
12) Debiti tributari	2.126.482	1.873.054
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	2.126.482	1.873.054
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	2.499.913	2.515.406
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	2.499.913	2.515.406
14) Altri debiti	9.286.325	8.830.236
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	9.286.325	8.830.236
<b>TOTALE DEBITI (D)</b>	<b>64.539.846</b>	<b>73.581.757</b>
<b>E) RATEI E RISCONTI</b>		
Ratei e risconti passivi	22.755.991	25.210.594
<b>TOTALE RATEI E RISCONTI (E)</b>	<b>22.755.991</b>	<b>25.210.594</b>
<b>TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)</b>	<b>150.537.727</b>	<b>159.792.323</b>
<b>CONTO ECONOMICO</b>		
<b>A) VALORE DELLA PRODUZIONE</b>		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	91.024.931	109.643.298
5) Altri ricavi e proventi	27.582.916	17.728.039
a) vari	5.701.660	6.333.075
b) contributi in conto esercizio	18.333.823	7.871.309
c) contributi in conto capitale quota annua	3.547.433	3.523.655
<b>TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE (A)</b>	<b>118.607.847</b>	<b>127.371.337</b>

<b>B) COSTI DELLA PRODUZIONE</b>		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	15.778.959	18.111.284
7) Per servizi	30.367.365	28.030.310
8) Per godimento di beni di terzi	1.811.020	1.899.604
9) Per il personale:		
a) salari e stipendi	41.034.763	42.940.739
b) oneri sociali	12.429.551	13.064.262
c) trattamento di fine rapporto	3.033.915	3.178.458
d) trattamento di quiescenza e simili	571.983	575.082
e) altri costi	90.600	244.856
10) Ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	138.745	306.894
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	9.124.666	8.852.493
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	1.280.421
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	777	14.654
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-14.074	-34.015
12) Accantonamenti per rischi	99.000	709.122
13) Altri accantonamenti	569.348	1.240.981
14) Oneri diversi di gestione	1.794.064	1.564.842
<b>TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE (B)</b>	<b>116.830.682</b>	<b>121.979.987</b>
<b>DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)</b>	<b>1.777.165</b>	<b>5.391.350</b>
<b>C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>		
16) Altri proventi finanziari		
d) proventi diversi dai precedenti da:		
5. altri	5.973	11.211
<b>TOTALE PROVENTI</b>	<b>5.973</b>	<b>11.211</b>
17) Interessi e altri oneri finanziari verso:		
e) altri	1.162.063	1.187.084
<b>TOTALE ONERI</b>	<b>1.162.063</b>	<b>1.187.084</b>
<b>TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI (C)</b>	<b>-1.156.090</b>	<b>-1.175.873</b>
<b>D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE</b>		
18) Rivalutazioni:		
a) di partecipazioni	26.846	111.857
<b>TOTALE DELLE RIVALUTAZIONI</b>	<b>26.846</b>	<b>111.857</b>
<b>TOTALE DELLE RETTIFICHE (D)</b>	<b>26.846</b>	<b>111.857</b>
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D)</b>	<b>647.919</b>	<b>4.327.332</b>

<b>20) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>600.304</b>	<b>-705.609</b>
a) Imposte correnti	-76.354	-1.016.709
b) imposte differite e anticipate	571.311	388.880
c) Imposte relative ad esercizi precedenti	105.347	-77.780
<b>21) UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO INCLUSA LA QUOTA DI TERZI</b>	<b>1.248.223</b>	<b>3.621.723</b>
Risultato di pertinenza del gruppo	1.248.223	3.621.723
Risultato di pertinenza di terzi	0	0

## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO (METODO DIRETTO)

	2020	2019
<b>A. Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa</b>		
<b>Incassi da clienti:</b>	<b>110.147.806</b>	<b>112.317.800</b>
a) incassi dalla vendita di prodotti e dalla prestazione di servizi	100.254.336	87.600.966
b) incassi per titoli di viaggio, tessere, multe a bordo ed altri incassi da clienti	9.893.470	24.716.834
<b>Altri incassi:</b>	<b>10.474.837</b>	<b>11.054.222</b>
c) incassi derivanti da contributi per rinnovo CCNL, contributi F.do forte, contr.malattia	7.469.876	8.499.623
d) altri incassi (commissioni, rimborsi assicurati, altri)	523.360	735.309
d) rimborsi di crediti IVA, rimborso accisa	2.481.601	1.819.290
<b>(Pagamenti a fornitori per acquisti)</b>	<b>-20.157.517</b>	<b>-21.397.587</b>
<b>(pagamento a fornitori per servizi)</b>	<b>-31.482.645</b>	<b>-29.846.362</b>
<b>(Pagamenti al personale)</b>	<b>-57.742.651</b>	<b>-61.379.119</b>
(pagamenti diretti a dipendenti)	-32.335.572	-33.671.063
(Pagamenti per conto dei dipendenti (F24, fondi e altro)	-25.407.079	-27.708.056
<b>(Altri pagamenti)</b>	<b>-1.557.924</b>	<b>-1.201.658</b>
(pagamento IVA)	-452.500	-15.963
(pagamento di altri oneri tributari: IMU, TASI e altri oneri)	-907.991	-928.567
(altri pagamenti)	-197.433	-257.128
<b>(Pagamenti di imposte sul reddito)</b>	<b>-437.118</b>	<b>-688.798</b>
(pagamento IRES e IRAP)	-471.708	-729.622
Rimborso imposte	34.590	40.824
<b>(Interessi pagati)</b>	<b>-447.618</b>	<b>-531.374</b>
<b>Interessi incassati</b>	<b>16.436</b>	<b>12.104</b>
<b>Dividendi incassati</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Flusso finanziario dell'attività operativa (A)</b>	<b>8.813.606</b>	<b>8.339.228</b>
<b>B. Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Immobilizzazioni materiali</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
(Investimenti)	-8.659.945	-11.601.799
Disinvestimenti	80.000	0
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
(Investimenti)	-547.456	-401.465
Disinvestimenti	0	0
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
(Investimenti)	-1.966	-2.805
Disinvestimenti	0	0
<b>Attività finanziarie non immobilizzate</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

(Investimenti)	0	0
Disinvestimenti	0	0
(Acquisizioni di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide)	0	0
Cessioni di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide	0	0
Incasso contributi c/impianti	4.661.195	4.081.562
(Interessi passivi per investimenti)	-612.464	-648.898
Incasso depositi cauzionali	0	750
(restituzione depositi cauzionali)	0	-998
<b>Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)</b>	<b>-5.080.636</b>	<b>-8.573.653</b>
<b>C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Mezzi di terzi	0	0
Apporto da fusione	0	0
Incremento (decremento) debiti a breve verso le banche per scoperti di c/c	-362.909	1.376.699
Incremento (decremento) debiti a breve verso le banche per anticipazioni	-150.000	-1.382.003
Incremento (decremento) debiti a breve verso le banche per altri rapporti	-2.000.000	0
Accensione finanziamenti	3.947	11.100.950
(Rimborso finanziamenti)	-1.915.470	-10.133.821
Incassi rate L. 194/98 e L. 472/99 da Regione Toscana	0	0
(Pagamenti delle rate agli Enti per L. 194/98 e L. 472/99)	-101.563	-703.364
Mezzi propri	0	0
Aumento di capitale a pagamento	0	0
(Rimborso di capitale)	0	0
<b>Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)</b>	<b>-4.525.995</b>	<b>258.461</b>
Differenze per arrotondamenti	2	0
<b>Incremento/decremento delle disponibilità liquide (A+B+C)</b>	<b>-793.023</b>	<b>24.036</b>
<b>Effetto cambi sulle disponibilità liquide</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Disponibilità liquide all'inizio dell'esercizio</b>	<b>5.949.749</b>	<b>5.925.713</b>
di cui:	0	0
depositi bancari e postali	5.941.311	5.917.783
assegni	0	0
valori in cassa	8.438	7.930
<b>Disponibilità liquide alla fine dell'esercizio</b>	<b>5.156.726</b>	<b>5.949.749</b>
di cui:	0	0
depositi bancari e postali	5.147.011	5.941.311
assegni	0	0
valori in cassa	9.715	8.438

## NOTA INTEGRATIVA CRITERI GENERALI DI REDAZIONE E PRINCIPI DI CONSOLIDAMENTO

### PREMESSA

Il Bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2020 è stato redatto secondo le norme del Codice Civile in materia di Bilancio consolidato così come riformate dal Decreto Legislativo n. 139/15 in attuazione della Direttiva Europea 2013/34. La redazione del bilancio consolidato è avvenuta in inoltre conformità al D. Lgs. n. 127/1991.

Il Bilancio risulta costituito dai seguenti documenti:

- Stato Patrimoniale;
- Conto Economico;
- Rendiconto Finanziario;
- Nota Integrativa.

La presente Nota Integrativa ha la funzione di fornire l'illustrazione, l'analisi e, in taluni casi, un'integrazione dei dati di Bilancio e contiene le informazioni richieste dall'art. 2427 Codice Civile che sono in linea con le modifiche normative introdotte dal Dlgs 139/15, con quelle del D. Lgs. n. 127/1991 e con i principi contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità.

Il bilancio consolidato viene redatto con gli importi espressi in euro. In particolare, ai sensi dell'art. 2423, comma 5, c.c.:

- lo stato patrimoniale e il conto economico sono predisposti in unità di euro. Il passaggio dai saldi di conto, espressi in centesimi di euro, ai saldi di bilancio, espressi in unità di euro, è avvenuto mediante arrotondamento per eccesso o per difetto in conformità a quanto dispone il Regolamento CE. La quadratura dei prospetti di bilancio è stata assicurata riepilogando i differenziali dello stato patrimoniale in una "Riserva per arrotondamenti in unità di euro", iscritta nella voce A.VI Altre riserve e quelli del conto economico, alternativamente, in C.16) Proventi finanziari o in C.17) Oneri finanziari.
- i dati della nota integrativa sono espressi in unità di euro al fine di garantire una migliore intelligibilità del documento.

Si precisa altresì quanto segue:

- non si sono verificati casi eccezionali che impongono di derogare alle disposizioni di legge;
- laddove le informazioni richieste da specifiche disposizioni di legge non siano sufficienti a dare una rappresentazione veritiera e corretta, si sono fornite le informazioni complementari necessarie;
- il Gruppo ha mantenuto i medesimi criteri di valutazione utilizzati nei precedenti esercizi, pertanto i valori di bilancio, sono comparabili con quelli del bilancio precedente;
- per ogni voce di Stato Patrimoniale, Conto Economico e Rendiconto Finanziario è riportato l'importo dell'esercizio precedente, tutte le voci in oggetto sono comparabili con quelle del presente esercizio.

I criteri di valutazione utilizzati sono conformi alle disposizioni dell'art. 2426 del Codice Civile.

La data di riferimento del bilancio consolidato, ossia il 31.12.2020, coincide con la data di chiusura del bilancio dell'esercizio della controllante CTT Nord srl.

Il bilancio consolidato è corredato dalla Relazione degli Amministratori sulla gestione, redatta ai sensi dell'art. 2428 del Codice Civile, alla quale rinviamo per quanto attiene la natura dell'attività

dell'impresa, l'evoluzione prevedibile della gestione, nonché per tutte le altre informazioni di legge.

### **Area di consolidamento**

Come illustrato nella Relazione sulla Gestione, la CTT Nord s.r.l. (di seguito anche, alternativamente "Controllante", "Capogruppo" o "Società", accezioni che considerano in ogni caso il gruppo CTT Nord nel suo complesso), ai sensi del comma 1 dell'art. 2359 del C.C., controlla le seguenti società che pertanto vengono consolidate con il metodo integrale:

1. Consorzio Pisano Trasporti società consortile a responsabilità limitata (CPT scrl) con sede legale in via A. Bellatalla, 1 ad Ospedaletto (PI) avente il capitale sociale € 25.000, tramite il possesso della quota del 95,30% per un valore nominale di € 23.825; il risultato di periodo dell'esercizio 2020 è in pareggio, essendo questa società un consorzio destinato alla gestione del servizio di TPL per la Provincia di Pisa.
2. Vaibus scrl con sede legale in viale Luporini, 895 a Lucca avente il capitale sociale € 27.000, tramite il possesso della quota del 89,06%; per un valore nominale di € 24.046. Il risultato di periodo dell'anno 2020 è in pareggio, essendo questa società un consorzio destinato alla gestione del servizio di TPL per la Provincia di Lucca.
3. Autolinee Toscana Nord srl con sede legale in via G. Pietro 2, Avenza, Carrara, avente il capitale sociale di € 10.000, tramite il possesso della quota del 100%, per un valore nominale di € 10.000. L'utile dell'esercizio 2020 ammonta a € 38.626.

Risultano, inoltre, collegate alla Capogruppo, ai sensi del comma 2 dell'art. 2359 del C.C., le seguenti società valutate nel bilancio consolidato con il metodo del patrimonio netto di competenza:

1. Copit s.p.a. con sede legale in via Filippo Pacini, 47 a Pistoia avente il capitale sociale di € 1.428.500, tramite il possesso del 30,00% delle azioni per un valore nominale di € 428.500, società che svolge servizio di TPL nel bacino di Pistoia;
2. Mobit scrl con sede legale in viale dei Cadorna, 105 a Firenze avente il capitale sociale € 100.000, tramite il possesso della quota del 30,10% per un valore nominale di € 30.100; società consortile che gestisce la procedura della gara regionale volta all'assegnazione ad un unico soggetto gestore dei servizi di trasporto sull'intero territorio regionale;
3. One scrl con sede legale in viale Cadorna 105 a Firenze avente il capitale sociale € 100.000, tramite il possesso di una quota complessiva del 29,78%, detenuta per il 10,78% dalla capogruppo, per il 10,30% dalla controllata Vaibus scrl e per l'8,7% dalla controllata CPT scrl. Tale società è stata costituita in data 21.12.2017 al fine di assumere in proprio e per conto delle società consorziate gli obblighi derivanti dal contratto ponte stipulato successivamente in data 29 dicembre 2017 dagli attuali gestori con la Regione Toscana per l'effettuazione dei servizi di TPL del lotto unico regionale, attraverso l'affidamento in via d'urgenza sulla base e nei limiti di quanto previsto dall'art. 5 del Reg. 1370/2007 (il "Contratto ponte").

L'area di consolidamento al 31 dicembre 2020 non è variata rispetto a quella dell'esercizio precedente.

I bilanci delle società inclusi nell'area di consolidamento sono quelli chiusi al 31 dicembre 2020, approvati dalle Assemblee dei Soci o dai rispettivi Consigli di Amministrazione.

I bilanci delle società controllate e collegate ai fini del consolidamento sono stati opportunamente modificati e riclassificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili e ai criteri di valutazione e classificazione adottati dal Gruppo.

Nel consolidamento dei bilanci delle società sono stati utilizzati i seguenti criteri:

- eliminazione del valore contabile delle partecipazioni con le corrispondenti frazioni di patrimonio netto risultanti dai bilanci alla data del primo consolidamento. La differenza tra i suddetti valori è allocata negli elementi dell'attivo e del passivo ovvero alla voce Avviamento, ove a questa corrisponda un avviamento attivo che non sia altrimenti imputabile, ovvero alla voce fondo di consolidamento per rischi ed oneri futuri, ove a questa corrisponda un avviamento negativo. L'avviamento è oggetto di sistematico ammortamento in funzione della durata dei benefici economici attesi dalla sua corresponsione;
- eliminazione nello stato patrimoniale e nel conto economico consolidato dei crediti e debiti nonché dei proventi e oneri relativi ad operazioni effettuate tra le imprese medesime;
- eliminazione di utili e perdite di rilievo conseguenti ad operazioni effettuate tra le imprese consolidate e relativi a valori compresi nel patrimonio;
- appostazione delle quote di patrimonio netto e dei risultati di esercizio corrispondenti a partecipazioni di terzi in una apposita voce del patrimonio netto.

### CRITERI DI REDAZIONE

In aderenza al disposto dell'art. 2423 del Codice Civile, nella redazione del Bilancio si sono osservati i postulati generali della chiarezza e della rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo e del risultato economico dell'esercizio. In osservanza dell'art. 2423 bis del codice civile, nella redazione del bilancio sono stati osservati i seguenti principi:

- la valutazione delle voci deve essere fatta secondo prudenza e nella prospettiva della continuazione dell'attività, nonché tenendo conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo o del passivo considerato;
- la rilevazione e la presentazione delle voci è effettuata tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto;
- sono stati indicati esclusivamente i risultati realizzati alla data di chiusura dell'esercizio;
- i proventi e gli oneri indicati sono quelli di competenza dell'esercizio, indipendentemente dalla data di incasso o pagamento;
- è stato tenuto conto dei proventi e degli oneri di competenza dell'esercizio, indipendentemente dalla data dell'incasso o del pagamento;
- sono stati considerati rischi e perdite di competenza dell'esercizio, anche se conosciuti dopo la sua chiusura;
- gli elementi eterogenei compresi nelle singole voci sono stati valutati separatamente.

Non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423, 4° comma, del codice civile.

## CRITERI DI VALUTAZIONE

### **Continuità aziendale**

Gli amministratori hanno valutato le implicazioni sul presupposto della continuità aziendale derivanti dallo stato di avanzamento dell'iter per l'affidamento in concessione del servizio di trasporto pubblico locale su gomma (di seguito anche "TPL") nell'ambito territoriale costituito dall'intera Regione Toscana (di seguito anche "Gara").

Il contenzioso ha avuto numerosi passaggi tra il 2012 (anno in cui la Regione Toscana, con avviso pubblicato sulla GUCE, ha indetto la procedura per l'affidamento del servizio per una durata di anni 9, prorogabile di ulteriori 2), il 2020 ed anche il primo semestre del 2021.

Per quanto concerne lo stato di avanzamento dell'iter di gara si segnala che la Regione aveva proceduto all'aggiudicazione definitiva della procedura alla società Autolinee Toscane spa (di seguito anche "AT") con decreto dirigenziale n. 6585 del 19/4/2019 certificato il 3/5/2019. Il provvedimento è stato impugnato dal consorzio Mobit scarl, società della quale CTT Nord Srl è socia e capofila, al TAR Toscana, che si è espresso con sentenza n. 344 del 19 marzo 2020 dichiarando i motivi di ricorso in parte inammissibili e in parte respingendolo.

Mobit ha dunque proposto appello al Consiglio di Stato (R.G. 2968/2020) avverso la suddetta sentenza del TAR. Il Consiglio di Stato, dopo aver respinto la richiesta di sospensione cautelare nel mese di giugno 2020, ha fissato l'udienza per il merito ad ottobre 2020.

Intanto, nel mese di agosto 2020 la Regione Toscana ha firmato il contratto di servizio con Autolinee Toscane e ha presentato un ricorso ex art. 700 c.p.c. presso il Tribunale di Firenze finalizzato all'ottenimento dei beni dai gestori. Il Giudice, con ordinanza del 31 agosto 2020 emessa in sede monocratica, respingeva il ricorso della Regione Toscana, la quale proponeva reclamo a tale decisione. Ancora il Tribunale di Firenze (Terza sezione civile), con ordinanza del 30 dicembre 2020, ha rigettato definitivamente anche questo ricorso.

Successivamente, con ordinanza n. 6324 del 20 ottobre 2020, il Consiglio di Stato ha ritenuto necessario richiedere approfondimenti, disponendo una verifica tecnica, volta a stabilire, *"muovendo dall'esame del PEF, quali caratteristiche, in relazione alle previsioni della lex specialis, ed in specie delle Linee guida, ed alla funzione economica concretamente assolta, presenti il leasing concretamente proposto dalla società Autolinee Toscane, e, correlativamente, quale incidenza lo stesso abbia sul "servizio del debito", comprensivo di quota capitale e quota interessi. La verifica dovrà inoltre estendersi all'esame del PEF presentato da Mobit, allo scopo di valutarne i requisiti di bancabilità, congruità e sostenibilità finanziaria"*.

La relazione di verifica tecnica è stata depositata in data 16 marzo 2021 ed è stata discussa nell'udienza fissata dal Consiglio di Stato per il 13 maggio 2021.

In esito a tale udienza in data 21 giugno 2021 il Consiglio di Stato ha pubblicato la sentenza n. 4779/2021 con la quale i Giudici hanno respinto sia l'appello principale di Mobit che quello incidentale di Autolinee Toscane. Sulla base di tale sentenza, Mobit risulta quindi soccombente nell'ultimo grado di giudizio a fronte dei ricorsi presentati avverso l'assegnazione del procedimento di Gara all'altro concorrente AT.

In esito a questa sentenza la Regione Toscana dovrà esprimersi in merito alla fissazione del cronoprogramma per la sottoscrizione degli atti di trasferimento e della data di subentro del nuovo gestore, informazioni che a tutt'oggi non sono note.

Per completezza, si ricorda che tra le tematiche oggetto di diversa interpretazione tra AT e Mobit vi è la modalità con la quale gestire il passaggio del TFR al nuovo gestore. Nel decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, in merito al trasferimento del personale nelle gare per i servizi TPL, si precisa che il TFR dei lavoratori deve essere versato all'INPS e non al nuovo gestore come richiedono invece gli atti della Gara Toscana e la stessa AT. A questo proposito, gli attuali gestori (tra cui CTT Nord) riuniti nella consortile One Scarl, avevano presentato una richiesta formale all'INPS (e al Ministero del Lavoro) perché stabilisse in modo inequivocabile a chi vadano versati gli oltre 50 milioni relativi al

TFR dei lavoratori degli attuali gestori. L'INPS, in data 24 febbraio 2021 si è prima espressa in maniera favorevole all'applicazione di quanto suddetto ma successivamente, in data 28 giugno 2021, AT ci comunicava che, in accoglimento dell'istanza del riesame da loro presentata, INPS ha rettificato ed annullato la sua prima interpretazione ed ha statuito che l'obbligo di versamento al Fondo di Tesoreria del pregresso TFR relativo ai dipendenti transitati presso il nuovo gestore deve applicarsi unicamente in caso di gara bandita successivamente alla data di entrata in vigore della norma.

Gli amministratori di CTT Nord hanno valutato gli effetti della suddetta sentenza del Consiglio di Stato e agli impatti di quest'ultima sul presupposto della continuità aziendale: infatti, il prospettato trasferimento ad altro soggetto dei beni e del personale destinati all'attività di TPL (assets che, si ricorda, rappresentano la quasi totalità del patrimonio aziendale), conseguente al negativo esito del contenzioso, determinerebbe l'impossibilità di conseguire l'oggetto sociale, dato l'attuale ambito di gestione della Società e del Gruppo.

Ad oggi, in attesa delle decisioni della Regione Toscana in merito alle tempistiche e modalità di subentro del nuovo gestore, il servizio è svolto dagli attuali gestori, tra cui CTT Nord, in regime di atti d'obbligo, l'ultimo dei quali ha scadenza 31 luglio 2021.

Stante le disposizioni dell'art. 2485 del codice civile, si è provveduto quindi ad esaminare gli impatti dell'attuale scenario di Gara ai fini all'accertamento di eventuali cause di scioglimento di cui all'art. 2484 del codice civile: alla luce delle valutazioni effettuate gli amministratori hanno valutato che al momento della redazione del bilancio non si sono verificate cause di scioglimento della CTT Nord Srl in quanto il servizio TPL continua ad essere erogato dalla Società e dal Gruppo (e lo sarà fino alla data di subentro che la Regione Toscana renderà nota), considerando anche il fatto che l'oggetto sociale non esclude l'esercizio del TPL in un contesto territoriale diverso da quello attuale (anche se all'atto pratico è da ritenersi un'ipotesi difficilmente attuabile per le limitazioni ai Soci pubblici dal D.Lgs. n. 175/2016 in tema di partecipazioni societarie). Quindi, una volta cessata l'attività a conclusione del periodo coperto da atti d'obbligo, non si vede ragionevole alternativa alla messa in liquidazione della Capogruppo CTT Nord Srl, fermo restando l'interesse di tutti i soci alla migliore salvaguardia del patrimonio sociale.

Conseguentemente, gli amministratori di CTT Nord hanno valutato che, alla data attuale, seppure la valutazione prospettica della capacità dell'azienda di continuare a costituire un complesso economico funzionante destinato alla produzione di reddito possa portare la direzione aziendale a concludere che, in un orizzonte temporale di breve periodo, non vi sono ragionevoli alternative alla cessazione dell'attività, ma avendo gli stessi concluso che non si siano ancora accertate ai sensi dell'art. 2485 del codice civile cause di scioglimento di cui all'art. 2484 del codice civile, la valutazione delle voci di bilancio è stata effettuata nella prospettiva della continuazione dell'attività, tenendo peraltro conto, nell'applicazione dei principi di volta in volta rilevanti, del limitato orizzonte temporale residuo.

In tale contesto, gli amministratori hanno provveduto a valutare gli effetti che il mutato orizzonte temporale di riferimento può determinare sull'applicazione dei principi contabili nazionali in relazione alle varie voci di bilancio.

In particolare, data la struttura del patrimonio della Società e del Gruppo, si è provveduto ad aggiornare le valutazioni sulle conseguenze del trasferimento al nuovo gestore delle attività ricomprese nel perimetro di Gara (principalmente autobus, attrezzature, terreni e fabbricati), provvedendo ad effettuare la migliore stima, nel rispetto della Legge Regionale 42/1998 e con riferimento alle linee guida approvate dalla Regione Toscana, del relativo valore di cessione.

A tal proposito si evidenzia che con comunicazione del 27 febbraio 2020, la Regione Toscana, a seguito di precedenti incontri intervenuti con i partecipanti alla Gara, ha chiarito la propria posizione in merito ai valori di trasferimento dei beni immobili, specificando che *"viste le contestazioni*

*pervenute dalle parti e in relazione alle stesse, Regione Toscana, ritiene di procedere in applicazione dell'art. 15 della L.R. 42/98 degli atti di Gara e della Delibera ART n. 49/2015 All. A, misura 5, punto 3, determinando il valore provvisorio degli immobili oggetto di contestazione nel valore di perizia di Gara e prevedendo contestualmente l'obbligo delle parti di prestare idonee garanzie".*

Sulla base delle stime effettuate sui valori al 31 dicembre 2020, per CTT Nord il valore dei suddetti beni immobili determinato secondo i criteri di cui sopra risulta superiore al valore di libro degli stessi, avendo provveduto nei precedenti esercizi ad adeguare il valore contabile al valore di Gara, ove inferiore, come nel caso di alcuni beni detenuti dalla controllata ATN Srl, oggetto di opportuna svalutazione nel 2019.

Inoltre, gli amministratori hanno provveduto a confrontare il valore contabile dei beni oggetto di trasferimento rispetto alla quantificazione proposta da AT, che per gran parte dei beni immobili risulta inferiore rispetto ai valori di Gara: anche in questo caso, il valore contabile dei beni immobili della Società e del Gruppo risulta complessivamente superiore rispetto a quello proposto da AT, fatto salvo il valore di un immobile sito nel Comune di Pisa (c.d. Sesta Porta), le c.d. paline e gli hardware relativi a AVM e Monetica, per i quali gli amministratori, state gli atti di Gara, hanno ritenuto di confermare il valore contabili, evidenziando come in ogni caso gli stessi di attiveranno per il riconoscimenti delle proprie ragioni nelle sedi giuridiche competenti.

Sulla base delle valutazioni effettuate, gli amministratori hanno concluso che, pur tenendo conto del mutato orizzonte temporale di riferimento ai fini della valutazione del presupposto della continuità aziendale, l'attuale scenario di Gara non abbia comportato effetti significativi sui valori contabili delle attività della Società e del Gruppo iscritte in bilancio al 31 dicembre 2020.

Nella vicenda giudiziaria rimane pendente il procedimento penale quale si è preso atto nella giornata del 28 maggio 2020 quando, su ordine della Procura di Firenze, la Guardia di Finanza ha sequestrato documenti relativi alla Gara nell'ambito di un'indagine penale a carico di due dirigenti regionali.

Nei giorni successivi Mobit ha conferito incarico all'avv. Lucibello e si è costituita quale parte offesa nel procedimento, avendo dunque accesso a ulteriori informazioni per le quali indagati risultano essere anche i membri della Commissione giudicatrice e il Presidente della Regione, portando il totale delle persone indagate a sette, tutte strettamente connesse all'espletamento della procedura di Gara. I reati ipotizzati sono falso, abuso d'ufficio, turbativa d'asta in concorso ed infine per induzione a promettere o dare utilità.

In data 19 giugno 2020 la Procura ha disposto la nomina di un consulente tecnico (ex art. 360 c.p.p.) incaricato di eseguire la duplicazione dei supporti informatici sequestrati a due dirigenti di Autolinee Toscane.

Si ricorda inoltre che nel giugno 2020 i gestori consorziati in ONE scarl hanno ricevuto notifica del provvedimento A536 da parte dell'Autorità Garante per la Concorrenza e del Mercato (AGCM). I gestori hanno adempiuto nei termini prescritti dal provvedimento cautelare inaudita altera parte preso dall'AGCM, consegnando i documenti richiesti. Nel dicembre 2020 è stata notificata l'estensione del procedimento anche ad ATN srl. Si rimane in attesa del prosieguo tenendo conto che il termine ultimo per la conclusione del procedimento dell'AGCM è stato fissato al 31 luglio 2021, ancorché possa essere eventualmente posticipato. In ogni caso si evidenzia che la Società ed il Gruppo, supportati dai propri legali, hanno valutato che i rischi connessi a tali procedimenti, rappresentati dall'eventuale irrogazione di sanzioni da parte dell'autorità, siano qualificabili come "remoti".

#### **Effetti della epidemia Covid-19 sulle basi di preparazione del bilancio**

Con riferimento al presupposto della continuità aziendale, si precisa che gli amministratori hanno considerato nella propria valutazione i potenziali effetti derivanti dall'emergenza sanitaria da Covid-19: dall'inizio del 2020 si è infatti manifestata una situazione di instabilità legata alla diffusione

dell'epidemia Covid-19 (di seguito anche "Coronavirus"), con impatti sull'economia mondiale e sul settore di riferimento del Gruppo, anche per effetto delle misure di contenimento della pandemia poste in essere dalle autorità governative, quali l'imposizione di limiti allo spostamento delle persone e di chiusure di attività produttive.

La Direzione ha prontamente attivato una serie di misure volte a contenerne gli effetti negativi derivanti della situazione sopra illustrata sui risultati della Società e del Gruppo, azioni orientate in particolare al contenimento dei costi, anche per il tramite degli strumenti di sostegno offerti dalle autorità pubbliche, quali il ricorso agli ammortizzatori sociali, con particolare riferimento ai mesi di aprile, maggio e giugno 2020.

Dal punto di vista finanziario, dopo una analisi dei fabbisogni aggiornati per effetto della ipotizzata riduzione dei ricavi, principalmente nella componente dei proventi da titoli di viaggio, gli Amministratori hanno agito per aumentare le leve a disposizione al fine di fronteggiare eventuali temporanee necessità.

Allo stato attuale, fatte le dovute valutazioni sulla base del quadro informativo disponibile, pur non essendo possibile determinare con un sufficiente grado di affidabilità gli eventuali ulteriori impatti che possano influenzare l'andamento del Gruppo, l'economia e il settore di riferimento nei prossimi mesi, avendo avviato un progressivo percorso di regressione anche in funzione delle misure di contenimento adottate e previste dai governi e dalle autorità competenti dei Paesi colpiti dalla diffusione del virus e dell'andamento delle campagne di vaccinazione avviate a fine 2020 - si ritiene che, considerate le contromisure sviluppate dalla Direzione, nonché gli interventi governativi di carattere economico a sostegno di famiglie, lavoratori e imprese (inclusi i c.d. ristori), con riferimento al bilancio al 31 dicembre 2020, tale circostanza non rappresenti un fattore di incertezza sulla capacità dell'impresa di continuare ad operare come un'entità in funzionamento.

### **Immobilizzazioni immateriali**

Le immobilizzazioni sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, comprensivo degli eventuali oneri accessori di diretta imputazione. Il costo delle immobilizzazioni la cui utilizzazione è imputata nel tempo è soggetta al processo sistematico di ammortamento in ogni esercizio, in relazione alla residua possibilità di utilizzazione.

Si precisa che, come consentito dal Dlgs. 139/15, il Gruppo ha optato per non rideterminare il periodo di ammortamento degli avviamenti già in essere al 31 dicembre 2015.

Tra le immobilizzazioni immateriali troviamo inoltre le "migliorie su beni di terzi" ammortizzate sulla base della durata del bene o della minor durata derivante dal titolo giuridico in base al quale è utilizzato il bene del terzo ed il "software di base" ammortizzato in cinque anni (aliquota del 20%). Gli oneri pluriennali, iscritti con il consenso del Collegio Sindacale, sono ammortizzati secondo la loro vita utile e comunque per un periodo non superiore a 5 anni.

Le immobilizzazioni immateriali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore al costo di acquisto o di produzione, diminuito per gli ammortamenti e le rettifiche di valore, sono iscritte a tale minor valore. Qualora vengano meno i presupposti che avevano indotto precedentemente a svalutare le immobilizzazioni immateriali, i valori delle stesse sono ripristinati nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati.

### **Immobilizzazioni materiali**

Le immobilizzazioni materiali sono inserite al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione, e sono esposte al netto delle quote di ammortamento. Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base di aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti tenendo conto della utilità futura del bene a cui si riferiscono. L'ammortamento decorre dal momento in cui il bene è pronto per l'uso. Le immobilizzazioni materiali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore al costo di acquisto, diminuito per gli ammortamenti e le rettifiche di valore, sono iscritte a tale minor valore. Qualora successivamente vengano meno i presupposti che avevano indotto a

svalutare le immobilizzazioni materiali sono ripristinati i valori delle stesse nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati.

Di seguito si riportano le aliquote applicate:

CESPITE	ALIQUOTA
<b>Terreni e fabbricati</b>	
Terreni	Non ammortizzati
Fabbricati industriali	2%
Costruzioni leggere	6,67%
Pensiline e paline	6,67%
<b>Impianti e macchinario</b>	
Impianti fissi e specifici	10%
Autobus	6,67%
<b>Attrezzature industriali e commerciali</b>	
Attrezzature industriali	10%
Attrezzature commerciali	20%
Emettitori e oblitteratrici	20%
<b>Altri beni</b>	
Mobili e arredi	10%
Macchine da ufficio	20%
Autovetture, motoveicoli e simili	20%

Le spese di manutenzione ordinaria sono addebitate integralmente al conto economico. Le spese di manutenzione di natura incrementativa e che si sostanziano in un aumento significativo e misurabile di capacità, di produttività o di sicurezza dei cespiti ovvero ne prolunghino la vita utile sono attribuite al cespite a cui si riferiscono ed ammortizzate in funzione della residua possibilità di utilizzazione del cespite stesso.

#### **Contratti di locazione finanziaria**

Il Gruppo applica la metodologia finanziaria richiesta dal principio contabile OIC 17 per la contabilizzazione dei contratti di locazione finanziaria. In particolare, le attività possedute mediante contratti di leasing finanziario, attraverso i quali sono sostanzialmente trasferiti sul Gruppo tutti i rischi ed i benefici legati alla proprietà, sono riconosciute come attività del Gruppo al loro valore corrente. La corrispondente passività verso il locatore è rappresentata in bilancio tra i debiti finanziari.

I beni sono ammortizzati applicando il criterio e le aliquote utilizzate per i beni di proprietà. I costi per le attività utilizzate mediante contratti di leasing operativi attraverso i quali il locatore mantiene sostanzialmente tutti i rischi ed i benefici legati alla proprietà dei beni, sono rilevati linearmente a conto economico lungo la durata del contratto di leasing.

#### **Partecipazioni in imprese collegate**

Le partecipazioni collegate sono valutate con il metodo del patrimonio netto di competenza. Qualora l'eventuale quota di pertinenza del Gruppo delle perdite della collegata ecceda il valore contabile della partecipazione in bilancio, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata nella misura in cui il Gruppo abbia l'obbligo di risponderne

#### **Partecipazioni in altre imprese**

Le partecipazioni in altre imprese sono iscritte al costo di acquisto comprensivo dei costi accessori di diretta imputazione rettificato per perdite durevoli di valore determinate con riferimento al

patrimonio netto delle imprese partecipate risultante dall'ultimo bilancio disponibile alla data della presente redazione. Le rettifiche vengono imputate come svalutazioni nel conto economico. Nell'esercizio in cui vengono meno i motivi delle svalutazioni effettuate, le partecipazioni sono rivalutate e le riprese di valore imputate a conto economico.

#### **Crediti (inclusi quelli iscritti nelle immobilizzazioni finanziarie)**

Sono rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo in considerazione il fattore temporale, ed il valore di presumibile realizzo. In particolare, il valore di iscrizione iniziale è rappresentato dal valore nominale del credito, al netto di tutti i premi, sconti e abbuoni, ed inclusivo degli eventuali costi direttamente attribuibili alla transazione che ha generato il credito. I costi di transazione, le eventuali commissioni attive e ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono inclusi nel calcolo del costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo.

Si precisa che, come consentito dal Dlgs. 139/15, il Gruppo ha optato di mantenere l'iscrizione dei crediti già in essere al 31 dicembre 2015 al valore nominale.

E' costituito un apposito fondo svalutazione a fronte di possibili rischi di insolvenza, la cui congruità rispetto alle posizioni di dubbia esigibilità è verificata periodicamente ed, in ogni caso, al termine di ogni esercizio, tenendo in considerazione sia le situazioni di inesigibilità già manifestatesi o ritenute probabili, sia le condizioni economiche generali e di settore.

I crediti sono cancellati dal bilancio quando:

- a) i diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dal credito si estinguono; oppure
- b) la titolarità dei diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dal credito è trasferita e con essa sono trasferiti sostanzialmente tutti i rischi inerenti il credito. Ai fini della valutazione del trasferimento dei rischi si tiene conto di tutte le clausole contrattuali.

#### **Rimanenze**

Le rimanenze di magazzino sono costituite da beni fungibili da impiegarsi nel processo di produzione del servizio alla base dell'attività aziendale e sono valutate al minore tra il costo ed il presunto valore di realizzo, inteso come valore economico di utilizzo nell'attività del Gruppo. Si precisa, inoltre, che il costo è determinato con il metodo del LIFO; le scorte obsolete e a lenta movimentazione sono svalutate in relazione alla loro possibilità di utilizzo.

#### **Disponibilità liquide**

Sono iscritte al presumibile valore di realizzo.

#### **Ratei e risconti**

Le voci rettificative rappresentate dai ratei e dai risconti sono tali da riflettere la competenza economica temporale di costi e ricavi comuni a due o più esercizi secondo la previsione di cui all'art. 2424 bis, sesto comma, del codice civile.

#### **Fondi per rischi ed oneri**

Sono stanziati per coprire perdite o passività di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla data di chiusura dell'esercizio non sono determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza. Nella valutazione di tali fondi sono stati rispettati i criteri generali di prudenza e competenza e non si è proceduto alla costituzione di fondi rischi generici privi di giustificazione economica.

Le passività potenziali sono state rilevate in bilancio e iscritte nei fondi in quanto ritenute probabili ed essendo stimabile con ragionevolezza l'ammontare del relativo onere, anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti.

Il "Fondo reintegrazione beni ATN" include gli ammortamenti relativi ai beni che compongono il ramo d'azienda in affitto da ATN srl, calcolati secondo i valori utilizzati dal concedente. Tali

ammortamenti, tenuto conto del risconto dei contributi ricevuti a fronte dell'acquisto degli autobus, andranno a costituire un apposito fondo (denominato "Fondo reintegrazione") per l'importo che l'affittuario dovrà corrispondere al concedente alla cessazione dell'affitto, a fronte della riduzione di valore che i beni subiranno nel periodo dell'affitto. Al termine dell'affitto quest'ultimo verserà al concedente l'importo accantonato a titolo di reintegrazione del deperimento dei beni utilizzati.

Gli accantonamenti ai fondi rischi e oneri sono iscritti fra le voci dell'attività gestionale a cui si riferisce l'operazione (caratteristica, accessoria, finanziaria o straordinaria), dovendo prevalere il criterio della classificazione "per natura" dei costi. Gli accantonamenti per rischi ed oneri relativi all'attività caratteristica e accessoria sono iscritti prioritariamente fra le voci della classe B del conto economico, diverse dalla voce B12 e dalla B13.

Gli accantonamenti per rischi ed oneri relativi all'attività finanziaria sono iscritti rispettivamente fra le voci della classe C del conto economico.

#### **Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato**

Riflette la passività per quanto maturato dal personale dipendente in forza di legge o di contratto al momento della cessazione del rapporto di lavoro subordinato, iscritto secondo il criterio della competenza economica e determinato in conformità al disposto dell'art. 2120 del Codice Civile e dei contratti nazionali ed integrativi in vigori alla data di bilancio.

#### **Debiti**

I debiti sono rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e del valore di presumibile estinzione. In particolare, il valore di iscrizione iniziale è rappresentato dal valore nominale del debito, al netto dei costi di transazione e di tutti i premi, sconti e abbuoni direttamente derivanti dalla transazione che ha generato il debito. I costi di transazione, le eventuali commissioni passive e ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono inclusi nel calcolo del costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo.

Si precisa che, come consentito dal Dlgs. 139/15, il Gruppo ha optato di mantenere l'iscrizione dei debiti già in essere al 31 dicembre 2015 al valore nominale.

#### **Garanzie, impegni, beni di terzi e rischi**

Gli impegni, le garanzie e i beni di terzi presso il Gruppo sono indicati al loro valore contrattuale, ai sensi del comma 3, Articolo 2424 del Codice Civile indicando per ciascun tipo le garanzie prestate a favore di imprese controllate e collegate.

#### **Ricavi, proventi, costi ed oneri**

Sono stati imputati in linea con i criteri di prudenza e competenza economica, al netto dei resi, sconti, abbuoni e premi.

I ricavi per la vendita dei prodotti e i costi per l'acquisto degli stessi sono riconosciuti al momento del trasferimento di tutti i rischi e benefici connessi alla proprietà, passaggio che comunemente coincide con la spedizione o consegna dei beni. I ricavi e i costi per servizi sono riconosciuti al momento di effettuazione del servizio.

I ricavi ed i costi di natura finanziaria vengono riconosciuti in base alla competenza temporale.

#### **Contributi in conto esercizio**

I contributi in conto esercizio sono esposti separatamente nella voce A5 di Conto Economico "Altri ricavi e proventi" ed imputati secondo il criterio di competenza economica.

#### **Contributi in conto impianti**

Sono trattati come ricavi anticipati che vengono riscontati in relazione alla prevista durata degli ammortamenti dei beni cui si riferiscono.

Di conseguenza il contributo viene frazionato nel tempo e risulta proporzionale alle quote di ammortamento.

### **Dividendi**

I dividendi ricevuti vengono contabilizzati nel momento in cui, in conseguenza della delibera assunta dall'Assemblea dei soci della partecipata di distribuire l'utile o eventualmente le riserve, sorge il diritto alla riscossione da parte della società partecipante.

### **Imposte sul reddito**

Le imposte correnti sono accantonate secondo il principio di competenza economica e rappresentano pertanto gli accantonamenti per imposte liquidate o da liquidare per l'esercizio, determinate secondo le aliquote e le norme vigenti.

Le imposte differite e anticipate sono determinate sulla base delle differenze temporanee esistenti fra il valore di bilancio di attività e passività ed il loro valore fiscale che determineranno importi imponibili o deducibili in periodi d'imposta futuri, tali imposte e le correlate attività e passività sono rilevate nell'esercizio in cui emergono dette differenze temporanee.

Le imposte differite, dovute a differenze temporanee, che in futuro determineranno maggiori imponibili, sono iscritte nel fondo imposte; le imposte anticipate, rilevate a fronte di differenze temporanee che nei periodi futuri determineranno importi deducibili sono rilevate tra gli altri crediti solo qualora vi sia ragionevole certezza della loro recuperabilità in un ragionevole arco temporale. I crediti per imposte anticipate sono stati rilevati senza indicazione separata di quelli esigibili oltre l'esercizio successivo.

Il fondo imposte differite ed i crediti per imposte anticipate sono stati calcolati applicando l'aliquota d'imposta che si ritiene sarà in vigore al momento in cui le differenze temporanee genereranno delle variazioni in aumento od in diminuzione, ed apportando i necessari aggiustamenti in caso di variazione di aliquote rispetto a quelle calcolate negli esercizi precedenti.

Di seguito viene illustrato il dettaglio della composizione delle voci dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico al 31 dicembre 2020.

## ANALISI DELLE VOCI DI BILANCIO

### Immobilizzazioni immateriali

Descrizione	Costo storico	Fondo ammortamento	Consistenza al 31.12.2019	Acquisizioni	Ammortamento	Consistenza al 31.12.2020
Concessioni, licenze e marchi	2.873	0	2.873	0	0	2.873
<b>tot. concessioni, licenze, marchi</b>	<b>2.873</b>	<b>0</b>	<b>2.873</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.873</b>
Immobilizz. in corso e acconti	0	0	0	24.745	0	24.745
<b>tot. Imm. in corso</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>24.745</b>	<b>0</b>	<b>24.745</b>
Migliorie su beni di terzi	1.134.508	-783.931	30.677	10.911	-13.133	28.455
Software di base	865.100	-611.243	201.359	15.315	-125.612	91.062
<b>Totale altre imm. Immateriali</b>	<b>1.999.608</b>	<b>-1.395.174</b>	<b>232.036</b>	<b>26.226</b>	<b>-138.745</b>	<b>119.518</b>
<b>Totale immobil.immateriali</b>	<b>2.002.481</b>	<b>-1.395.174</b>	<b>232.036</b>	<b>50.971</b>	<b>-138.745</b>	<b>147.136</b>

La voce "immobilizzazioni in corso e acconti" include i costi sostenuti per l'installazione di pareti vetrate e di n. 1 impianto di allarme in Via Paoletti a Prato.

Con riferimento alla variazione nella voce "altre immobilizzazioni immateriali" si segnala l'incremento della voce "migliorie beni di terzi" (pari ad € 10.911) per l'acquisto di n. 1 condizionatore in Viale IX Agosto e di una nuova parete con porta nel Deposito di Livorno.

Si segnala inoltre l'incremento della voce "software di base", pari ad € 15.315, che include principalmente: l'acquisto di licenze software.

Con riferimento agli effetti sulla voce in questione derivanti dalla sentenza del Consiglio di Stato del 21 giugno 2021, gli amministratori hanno valutato che non vi siano effetti significativi, considerato che le principali beni in oggetto si riferiscono ai software gestionali utilizzati dalla Società.

### Immobilizzazioni materiali

Descrizione	Consistenza al 31.12.2019	Acquisizioni	Alienazioni	Riclassifiche	Ammortamento	Consistenza al 31.12.2020
Terreni e fabbricati	36.705.446	178.750	-742.815		-760.905	35.380.477
Impianti e macchinario	43.852.626	348.871	-99.023	6.482.500	-5.604.305	44.980.669
Attrezz. ind. e comm.	461.712	21.747	0		-88.279	395.181
Altri beni	6.375.541	1.781.859	-241		-2.071.135	6.086.024
Imm. in corso e acconti	6.652.272	0	0	-6.482.500	0	169.772
<b>Totale immobilizzazioni materiali</b>	<b>94.047.597</b>	<b>2.331.227</b>	<b>-842.079</b>	<b>0</b>	<b>-8.524.624</b>	<b>87.012.123</b>

La consistenza dei valori sopra riportati al 31 dicembre 2020 sono esposti al netto del Fondo svalutazione autobus come di seguito dettagliato:

Descrizione	Consistenza al 31.12.2019	Utilizzi	Accantonamento	Consistenza al 31.12.2020
Fondo svalutazione autobus	171.662	0	0	171.662
<b>Totale</b>	<b>171.662</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>171.662</b>

L'incremento rilevato nella posta di bilancio "terreni e fabbricati" è dovuto principalmente a lavori straordinari eseguiti nell'immobile di Pieve Fosciana. Il decremento rilevato in tale voce (pari al valore netto contabile di € 742.815) è relativo alla vendita di un'unità immobiliare ad uso commerciale sita a Pistoia.

La posta di bilancio "impianti e macchinario" include principalmente l'acquisto di n. 7 autobus usati per € 316.093, l'acquisto di n. 3 condizionatori per € 2.412 e le spese per l'installazione di alcuni lampioni per € 2.900.

Il decremento registrato nella voce "impianti e macchinario" (pari ad un valore netto contabile di € 99.023) è dovuto alla dismissione dal servizio di n. 32 autobus.

La posta di bilancio "altri beni" include principalmente, i costi sostenuti per l'acquisto e l'installazione di paline intelligenti per € 161.366, i costi sostenuti per il progetto SAE/AVM (progetto per il controllo a distanza delle flotte) per € 71.556, i costi sostenuti per l'acquisto di n. 36 Notebook, di n. 23 Monitor, di n. 3 stampanti, di telefoni cellulari per € 7.142 ed i costi sostenuti per l'implementazione del progetto di bigliettazione elettronica pari ad € 87.488.

La riclassificazione dalla voce "immobilizzazioni in corso e acconti" BII. 5) alla posta di bilancio "Impianti e macchinario" B.II.2) pari ad € 6.482.500 è relativa all'entrata in funzione nel 2020 di n. 32 autobus (di cui n. 2 usati).

La voce "immobilizzazioni in corso ed acconti" (pari ad € 169.772) include principalmente i costi sostenuti per l'implementazione del progetto per l'acquisto di telecamere "Octocam".

#### **Riduzione di valore di immobilizzazioni materiali ed immateriali**

Ai sensi dell'art. 2427, punto 3-bis del Codice Civile, si precisa che, come nell'anno 2019, nel corso del presente esercizio non sono state effettuate riduzioni di valore alle immobilizzazioni immateriali e materiali.

Come riportato infatti al paragrafo "Continuità aziendale" della presente nota integrativa, si è provveduto ad aggiornare le valutazioni sulle conseguenze del trasferimento al nuovo gestore delle attività ricomprese nel perimetro di Gara (principalmente autobus, attrezzature, terreni e fabbricati), provvedendo ad effettuare la migliore stima, nel rispetto della Legge Regionale 42/1998 e con riferimento alle linee guida approvate dalla Regione Toscana, del relativo valore di cessione.

Sulla base delle stime effettuate sui valori al 31 dicembre 2020, per la Società e per il Gruppo il valore dei suddetti beni immobili determinato secondo i criteri di cui sopra risulta superiore al valore di libro degli stessi, avendo provveduto nei precedenti esercizi ad adeguare il valore contabile al valore di Gara, ove inferiore, senza riscontrare effetti sui dati delle immobilizzazioni immateriali al 31 dicembre 2020.

#### **Immobilizzazioni finanziarie**

Di seguito si presenta in forma tabellare il dettaglio delle movimentazioni subite dalla voce "Immobilizzazioni finanziarie":

Descrizione	Consistenza al 31.12.2019	Acquisizioni	Alienazioni / Decrementi	Svalutazioni /Rivalutazioni	Consistenza al 31.12.2020
Partecipazioni:					
Imprese collegate	1.830.274	-	-	26.846	1.857.120
Altre imprese	975.809	1.966	-	-	977.776
Crediti:					
Crediti v/altri	462.549	5.773	(181)	-	468.141
<b>Totale Immobilizzazioni finanziarie</b>	<b>3.268.632</b>	<b>7.739</b>	<b>(181)</b>	<b>26.846</b>	<b>3.303.037</b>

Segue il dettaglio delle partecipazioni in imprese collegate:

	Consistenza esercizio 2019			Variazione nell'esercizio 2020			
	Consistenza al 31.12.2018 al lordo di acquisizioni e alienazioni 2019	Svalutazioni /Rivalutazioni	Consistenza al 31.12.2019	Acquisti/alienazioni	Svalutazioni/Rivalutazioni	riclassificazioni	Consistenza al 31.12.2020
<b>SOCIETÀ</b>							
COBIT S.p.A.	1.658.537	111.857	1.770.394	0	26.846	0	1.797.240
MOBIT s.c.a.r.l.	30.100	0	30.100	0	0	0	30.100
ONE scarl	29.780	0	29.780	0	0	0	29.780
<b>TOTALE</b>	<b>1.718.417</b>	<b>111.857</b>	<b>1.830.274</b>	<b>0</b>	<b>26.846</b>	<b>0</b>	<b>1.857.120</b>

Le partecipazioni in imprese collegate, come premesso nella sezione relativa ai criteri di valutazione, sono valutate con il metodo del patrimonio netto di competenza. Sulla base di tale valutazione è stata rilevata la rivalutazione della partecipazione in Copit spa per € 26.846 nella voce di bilancio D 18) Rivalutazioni di partecipazioni del Conto Economico.

Le partecipazioni in altre imprese sono di seguito dettagliate:

	esercizio 2019		Variazione nell'esercizio 2020		
	Consistenza al 31.12.2019	Acquisti / alienazioni	Svalutazioni / Rivalutazioni	Consistenza al 31.12.2020	PN 31.12.2020 pro-quota
<b>SOCIETÀ</b>					
POWER ENERGIA s.c.	29	0	0	29	8.861
SGTM S.p.A.	746.224	0	0	746.224	759.231
Ti Forma s.c.r.l.	3.107	0	0	3.107	4.094
Blubus scarl	314	0	0	314	315
LA Ferroviaria italiana spa	222.208	0	0	222.208	278.303
Irene srl in liquidazione	3.927	1.966	0	5.893	488.130
<b>TOTALE</b>	<b>975.809</b>	<b>1.966</b>	<b>0</b>	<b>977.776</b>	<b>1.538.934</b>

Le partecipazioni in altre imprese, come premesso nella sezione relativa ai criteri di valutazione, sono valutate al costo rettificato in diminuzione per perdite di valore durevoli. Si evidenzia che nel presente esercizio non si sono operate svalutazioni del costo di tali partecipazioni.

Si precisa che nell'esercizio 2020 non si sono operate rivalutazioni delle partecipazioni valutate con il metodo del costo.

La voce "crediti verso altri" (pari ad € 468.141) al 31.12.2020 comprende i "depositi cauzionali" esigibili oltre l'esercizio successivo.

#### Rimanenze

Voce di bilancio	Consistenza al 31.12.2020	Consistenza al 31.12.2019	variazione
Carburanti	373.469	370.797	2.672
Lubrificanti	170.979	180.336	- 9.357
Ricambi diversi	1.621.307	1.600.548	20.759
Fondo obsolescenza magazzino	-334.500	-453.559	119.059
<b>Totale</b>	<b>1.831.255</b>	<b>1.698.123</b>	<b>133.133</b>
<b>Totale rimanenze</b>	<b>1.831.255</b>	<b>1.698.123</b>	<b>133.133</b>

Le rimanenze di magazzino sono afferenti alla capogruppo CTT Nord srl. Tali rimanenze sono esposte al netto di un fondo svalutazione pari ad € 334.500.

Di seguito riportiamo la movimentazione dell'esercizio del fondo obsolescenza magazzino:

#### Fondo obsolescenza magazzino

Voce di bilancio	Consistenza al 31.12.2019	Accantonamenti	Utilizzi	Consistenza al 31.12.2020
Fondo obsolescenza magazzino	- 453.559	0	119.059	- 334.500

#### Crediti

Voce di bilancio	Consistenza al 31.12.2020	Consistenza al 31.12.2019	Variazione
Crediti verso clienti	7.395.231	9.140.857	-1.745.626
Crediti verso collegate	27.289.133	26.142.092	1.147.041
Crediti tributari	1.621.476	2.007.061	-385.585
Crediti per imposte anticipate	2.240.326	1.939.048	301.278
Crediti verso altri	12.367.288	12.178.986	188.302
<b>Totale</b>	<b>50.913.454</b>	<b>51.408.044</b>	<b>-494.590</b>

Come riportato nella tabella seguente, i crediti verso clienti e i crediti verso altri al 31.12.2020 sono esposti al netto del fondo svalutazione pari di cui riportiamo la movimentazione subita nel corso dell'esercizio 2020:

Descrizione	Consistenza al 31.12.2019	Utilizzi	Consistenza al 31.12.2020
Fondo svalutazione crediti verso clienti	-1.410.714	308.219	-1.102.496
Fondo svalutazione crediti verso altri	-32.273	0	-32.273

La suddivisione dei crediti per scadenza e per area geografica ai sensi dell'art. 2427, punto 6 del Codice Civile non viene riportata in quanto ritenuta non significativa in considerazione del fatto che tutti i crediti hanno scadenza entro i 12 mesi e sono tutti nel territorio italiano.

I "crediti verso clienti" (pari ad € 7.395.231), al netto di un fondo svalutazione crediti pari a € 1.102.496 sono rappresentati principalmente da:

- crediti verso gli enti che sino al 31.12.2017 affidavano il servizio di TPL (Comune e Provincia di Livorno, Comune di Rosignano, Comune e Provincia di Lucca, Comune di Viareggio, Comune e Provincia di Pisa, Comune di Volterra, Comune di Pontedera, Provincia di Massa Carrara, etc.);
- crediti verso la conferente ATL in liquidazione.

I "crediti verso imprese collegate", pari ad € 27.289.133 sono rappresentati da crediti verso One scarl.

La società consortile One scarl è stata costituita al fine di assumere in proprio e per conto delle società consorziate gli obblighi derivanti dal contratto ponte stipulato in data 29 dicembre 2017 dagli attuali gestori con la Regione Toscana per l'effettuazione del servizio di TPL del lotto unico regionale. I crediti verso quest'ultima società (pari ad € 27.289.133) sono per € 16.042.674 relativi al servizio TPL ed ai cosiddetti "riequilibri (in merito si veda quanto detto successivamente trattando la voce "ricavi di vendita e delle prestazioni") e per € 11.246.459 si riferiscono a contributi in conto impianti per nuovi autobus acquistati nel 2018 (€ 810.425) ed acquistati nel 2019 (€ 1.835.625), per € 8.600.409 a contributi ristori Covid-19. Nel corso del 2021 non sono stati incassati crediti relativi a contributi su acquisto autobus.

La voce "crediti tributari", pari ad € 1.621.476, è rappresentata da crediti IVA (€ 377.697), dal credito d'imposta per il rimborso dell'accisa sul gasolio (€ 819.720), da crediti IRAP (€ 5.603), da crediti IRES (€ 210.206), dal credito per ritenute su interessi attivi e su CCNL (€ 202.928) e dal credito verso Erario per imposta sostitutiva (€ 5.322).

I "crediti per imposte anticipate" al 31.12.2020 (pari ad € 2.240.326) e valorizzate con le % di 4,82% per IRAP e di 24% per IRES si riferiscono:

- alle imposte anticipate (pari ad € 543.050) calcolate sugli ammortamenti cosiddetti ridotti (inferiori al 50% del minimo tabellare di cui al D.M. 31 dicembre 1988), effettuati ante 2004 dalle società ATL spa e CPT spa;
- alle imposte anticipate calcolate sul fondo oneri (pari ad € 571.084), sul fondo rischi cause (pari ad € 283.488), sul fondo rischi (pari ad € 288.777), sul fondo obsolescenza magazzino (pari ad € 96.403) e sul fondo svalutazione crediti (pari ad € 28.966);
- alle imposte anticipate (pari ad € 176.834) calcolate sulla rivalutazione ex lege degli immobili, conferiti a CTT Nord srl dalle società CPT spa ed ATL spa. Essendo l'operazione di conferimento dei rami aziendali di TPL effettuata in regime di neutralità fiscale, tali imposte anticipate risultano iscritte in quanto le società conferenti hanno provveduto ad affrancare fiscalmente la rivalutazione civilistica operata pagando imposte nella misura delle aliquote previste dal D.L. 5 del 10 febbraio 2009 (aliquota del 3% per i fabbricati e del 1,5% per i terreni) al fine di ottenere il riconoscimento fiscale dei maggiori ammortamenti a partire dal quinto esercizio successivo a quello in cui la rivalutazione è stata operata;
- alle imposte anticipate (pari ad € 1.534) calcolate sul disallineamento tra gli ammortamenti civilistici e fiscali della posta di bilancio "avviamento" conferita da CTT srl in data 21 ottobre 2012;
- alle imposte anticipate (pari ad € 250.190) calcolate sul disallineamento tra gli ammortamenti civilistici e fiscali dei fabbricati industriali confluiti nel patrimonio immobiliare della capogruppo per effetto dell'operazione di fusione per incorporazione in quest'ultima società di Emmepi Immobiliare srl (pari ad € 108.347) e di Clap Immobiliare srlu (pari ad € 141.843).

I crediti per imposte anticipate sono rilevati nel bilancio al 31 dicembre 2020 in quanto vi è ragionevole certezza della loro recuperabilità, anche alla luce della valutazione della plusvalenza derivante dalla cessione dei beni rientranti nel perimetro di Gara. Un'eventuale modifica al ribasso dei valori definitivi di cessione, così come un'eventuale recrudescenza della pandemia Covid-19 tale da incidere in modo negativo sulle marginalità del Gruppo, potrebbe comportare il rischio di recupero non integrale dei suddetti crediti.

Si veda inoltre quanto riportato ai paragrafi "Fiscalità anticipata e differita" e seguenti del presente documento.

La voce di bilancio "crediti diversi" inclusa tra i "crediti verso altri" si riferisce principalmente a: (i) a crediti verso il Ministero per contributi in conto impianti per nuovi autobus acquistati nel 2014 per € 103.155; (ii) a crediti verso alcune Amministrazioni Provinciali per € 134.256 per contributi su progetto SAE/AVM; (iii) a crediti verso Blubus per contributi ristori Covid per € 6.982; (iv) a crediti verso una rivendita per € 70.277 ed (v) a crediti verso le conferenti di CTT nord pari ad € 1.116.657 per differenze rilevate su poste conferite - nell'ambito dell'operazione di aggregazione aziendale - in data successiva al 21.10.2012 (sopravvenienze passive e insussistenze dell'attivo rispetto ai valori di perizia).

Si evidenzia che i crediti sono tutti esigibili entro l'esercizio successivo.

#### Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide fanno riferimento principalmente ai depositi bancari, postali ed ai valori in cassa.

#### Ratei e risconti attivi

Voce di bilancio	Consistenza al 31.12.2019	Incremento/decremento	Consistenza al 31.12.2020
<b>Ratei attivi</b>	2.455	-2.455	0
<b>Risconti attivi</b>	3.182.814	-1.008.818	2.173.996
<b>Totale Ratei e Risconti attivi</b>	3.185.269	-1.011.273	2.173.996

Nel presente esercizio non si rilevano ratei attivi.

La voce "risconti attivi" (pari ad € 2.173.996) si riferisce principalmente a premi assicurativi per € 689.889, a canoni per € 22.950, a tasse di proprietà per € 35.233 e ad interessi verso società finanziarie per € 1.403.325.

## Patrimonio netto

Di seguito le informazioni relative alle voci del patrimonio netto e relativa movimentazione:

Voci del patrimonio	Saldo al 31.12.2017	Riparto utile / (Destinaz. perdita)	Aumenti / Riduzioni	Risultato d'esercizio	Saldo al 31.12.2018
Capitale sociale	41.507.349	0	0	0	41.507.349
Riserva di consolidamento	-41.477	0	126.719	0	85.242
Altre riserve:					
<i>Riserva di rivalutazione</i>	35.026	0	0	0	35.026
<i>Riserva avanzo di fusione</i>	255.625	0	0	0	255.625
Riserva da arrotondamento	-2	0	2	0	0
Utili (perdite) portati a nuovo	-7.541.121	847.866	-126.718	0	-6.819.970
Utile (perdite) dell'esercizio	847.866	-847.866	0	3.190.848	3.190.848
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>35.063.266</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3.190.848</b>	<b>38.254.120</b>

Voci del patrimonio	Saldo al 31.12.2018	Riparto utile / (Destinaz. perdita)	Aumenti / Riduzioni	Risultato d'esercizio	Saldo al 31.12.2019
Capitale sociale	41.507.349	0	0	0	41.507.349
Riserva di consolidamento	85.242	0	814	0	86.056
Altre riserve:					
<i>Riserva di rivalutazione</i>	35.026	0	0	0	35.026
<i>Riserva avanzo di fusione</i>	255.625	0	0	0	255.625
Riserva da arrotondamento	0	0	-1	0	-1
Utili (perdite) portati a nuovo	-6.819.970	3.190.848	-818	0	-3.629.937
Utile (perdite) dell'esercizio	3.190.848	-3.190.848	0	3.621.723	3.621.723
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>38.254.120</b>	<b>0</b>	<b>-5</b>	<b>3.621.723</b>	<b>41.875.841</b>

Voci del patrimonio	Saldo al 31.12.2019	Riparto utile / (Destinaz. perdita)	Aumenti / Riduzioni	Risultato d'esercizio	Saldo al 31.12.2020
Capitale sociale	41.507.349	0	0	0	41.507.349
Riserva di consolidamento	86.056	0	1.247.054	0	1.333.110
Altre riserve:					
Riserva di rivalutazione	35.026	0	0	0	35.026
Riserva avanzo di fusione	255.625	0	0	0	255.625
Riserva da arrotondamento	-1	0	4	0	3
Utili (perdite) portati a nuovo	-3.629.937	3.621.723	-1.247.051	0	-1.255.265
Utile (perdite) dell'esercizio	3.621.723	-3.621.723	0	1.248.223	1.248.223
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>41.875.841</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>1.248.223</b>	<b>43.124.071</b>

La riserva di consolidamento si compone principalmente della riserva risultante dalla differenza del valore delle partecipazioni delle controllate rispetto a quanto iscritto dalla Capogruppo e si movimenta per effetto della destinazione dei risultati delle partecipate.

Le altre riserve sono composte dalla riserva di rivalutazione rilevata a seguito dell'adeguamento al patrimonio netto di competenza della COPIT SpA ed in particolare per effetto dell'incremento del patrimonio netto della collegata in questione conseguente la fusione per incorporazione della società Copit Immobiliare Srl avvenuta nel 2014.

Si precisa che la riserva di rivalutazione esposta in A.VII) "altre riserve" e corrispondente alla rettifica positiva del patrimonio netto della collegata Copit SpA per effetto della già citata incorporazione della società immobiliare, non è distribuibile ma utilizzabile fin dall'esercizio della sua iscrizione e senza necessità di rispettare ordini di priorità rispetto ad eventuali altre riserve distribuibili, a copertura della perdita di esercizi precedenti o successivi.

Per i dettagli circa il numero e il valore nominale delle quote del capitale sociale del gruppo e sulla possibilità di utilizzazione e distribuibilità delle voci di patrimonio netto si rinvia alla relazione sulla gestione ed alla nota integrativa al bilancio d'esercizio della Capogruppo.

Il prospetto che segue mette in evidenza una sintesi delle differenze fra bilancio d'esercizio della capogruppo e bilancio consolidato con riferimento alle voci che hanno un impatto sul patrimonio netto e sul risultato d'esercizio.

Descrizione	Patrimonio netto 31.12.2020	Risultato d'esercizio 2020
<b>Patrimonio netto e risultato come riportati nel bilancio della controllante</b>	<b>43.718.626</b>	<b>621.413</b>
Storno valore di carico delle partecipazioni in imprese controllate	-96.285	
Quota parte patrimonio netto e risultati delle imprese controllate	100.270	556.117
Consolidamento società collegate al metodo del PN	-128.103	26.846

Contabilizzazione Leasing con il metodo finanziario	84.084	28.180
Alte scritture	-550.431	15.667
<b>Patrimonio netto e risultato come riportati nel bilancio consolidato</b>	<b>43.128.161</b>	<b>1.248.223</b>
Quota di spettanza di terzi	4.090	0
Quota di spettanza di del gruppo	43.124.071	1.248.223

### Fondi per rischi e oneri

Descrizione	Consistenza al 31.12.2019	Incremento	Utilizzi	Rilasci	Consistenza al 31.12.2020
Fondo per trattamento di quiescenza e simili	59.812	0	0	0	59.812
Fondo per imposte, anche differite	1.267.623	699	270.732		997.589
Altri	5.998.305	2.675.195	952.064	70.410	7.651.027
<b>Totale</b>	<b>7.325.740</b>	<b>2.675.893</b>	<b>1.222.796</b>	<b>70.410</b>	<b>8.708.428</b>

La voce "fondo per trattamento quiescenza ed obblighi simili" è costituita dal "fondo integrazione previdenza" per € 43.584 e dal "fondo contributi di cui alla L. 11/1996" per € 16.229.

La composizione al 31 dicembre 2020 del "fondo imposte differite" risulta principalmente la seguente:

- Fondo imposte differite di CTT Nord srl corrispondente ad € 653.094.

Tale fondo è sorto a seguito dell'operazione di conferimento dei rami aziendali di trasporto pubblico locale da parte delle società CPT spa, ATL spa, CLAP spa e CTT srl alla società CTT Nord, efficace a partire dal 21 ottobre 2012. Nelle perizie di stima dei rami aziendali conferiti è emersa infatti una plusvalenza derivante dalla differenza tra il valore di bilancio delle poste incluse nei rami d'azienda conferiti alla CTT Nord srl ed il loro valore attribuito dalla stessa perizia di stima. Sul valore fiscale di tale plusvalenza è stato calcolato un "fondo imposte differite" con le aliquote che verranno applicate nel momento in cui il fondo si riverserà a conto economico (IRAP 4,82% ed IRES 24%).

Nel 2020 il fondo imposte differite afferente la capogruppo è stato utilizzato per € 215.940 a fronte a fronte del riversamento delle differenze tra ammortamenti civilistici e fiscali di competenza dell'esercizio. E' stato inoltre utilizzato per € 54.792 a fronte del disallineamento tra i valori civilistici e fiscali di una plusvalenza generatosi a seguito della scelta di rateizzazione fiscale di quest'ultima;

Il "Fondo imposte differite" di CTT Nord srl, include anche il valore del fondo imposte differite pari ad € 653.093 calcolate in conseguenza della rivalutazione ex L. 185/2008 dell'immobile di proprietà della Emmepi Immobiliare Srl (fusa per incorporazione in CTT Nord nel 2015) e del disallineamento tra i valori civilistici e fiscali dell'ammortamento dell'immobile.

- Fondo imposte differite di ATN srl corrispondente ad € 306.325 calcolato sulla differenza tra il valore di bilancio al 11 settembre 2014 delle poste incluse nel ramo d'azienda conferito da Trasporti Toscani Srl a ATN srl ed il valore attribuito dalla perizia di stima. Sul valore fiscale di tale plusvalenza è stato calcolato un "fondo imposte differite" con aliquota del 24% per l'IRES e del 4,82% per l'IRAP.

Si veda inoltre quanto riportato al paragrafo "fiscalità anticipata e differita" e seguenti del presente documento.

La voce "altri" al 31.12.2020 include:

- il "fondo rischi cause in corso" (pari ad € 983.651) che è stato utilizzato per € 273.965 a seguito della definizione di alcune cause di lavoro ed è stato rilasciato per € 26.784. La

società ha inoltre accantonato € 99.000 per fronteggiare il rischio di soccombenza in alcune cause di lavoro promosse dai dipendenti. Gli accantonamenti e le valutazioni delle passività potenziali sono stati effettuati anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti.

- il "fondo rischi" (pari ad € 1.682.069). così composto:
  - € 1.002.001 per somme accantonate nel presente esercizio per fronteggiare i rischi derivanti dalla quantificazione dei corrispettivi relativi al contratto ponte stipulato dagli attuali gestori, tra cui CTT Nord srl, con la Regione Toscana per l'effettuazione dei servizi di TPL del lotto unico regionale negli anni 2018 e 2019;
  - A fronte dell'emergenza Covid-19, nell'anno 2020, per compensare il mancato utilizzo del mezzo pubblico da parte degli utenti che avevano acquistato abbonamenti, sono stati emessi a loro favore dei voucher che potevano essere utilizzati per l'acquisto di un nuovo abbonamento in un momento successivo. Tali voucher sono stati contabilizzati in diminuzione dei ricavi del presente esercizio in contropartita di un apposito "fondo rischi" di € 308.526.
  - € 371.542 a fronte delle somme da corrispondere alla Regione Toscana tramite One srl per penali per ritardi e inadempimenti posti in essere dalla società nel presente esercizio.
  
- il "fondo solidarietà" (pari ad € 25.500);
  
- il "fondo oneri" (pari ad € 1.844.748) composto come di seguito indicato:
  - € 472.467 per somme accantonate a fronte della previsione di oneri da corrispondere alle compagnie assicurative fino al 31 dicembre 2020 (sono stati determinati i sinistri ancora aperti nel 2020 per bacini e valorizzati alla franchigia massima prevista),
  - € 1.314.395 a fronte delle somme da corrispondere al personale dipendente in forza alla data di chiusura dell'esercizio per l'aumento derivante dal rinnovo del contratto del settore trasporto pubblico locale,
  - € 57.886 a fronte di fattispecie minori.

Si rileva che il "fondo oneri" è stato utilizzato nel presente esercizio per l'importo di € 139.911 a fronte del pagamento alle compagnie assicurative di alcune franchigie relative a sinistri occorsi negli anni precedenti e per € 22.514 a seguito pagamento di spese legali. Tale fondo inoltre è stato liberato per € 5.000.

Il "fondo oneri" si è inoltre incrementato principalmente per accantonamenti pari a € 162.400 effettuati a fronte della previsione di maggiori oneri assicurativi da corrispondere alla compagnia assicurativa con riferimento all'anno 2020, per € 294.162 a fronte delle somme da corrispondere al personale dipendente in forza alla data di chiusura dell'esercizio per l'aumento derivante dal rinnovo del contratto del settore trasporto pubblico locale.
  
- il "fondo oneri per TFR anni precedenti" (pari ad € 176.118) che è stato utilizzato nel presente esercizio per € 1.541 a seguito della cessazione di dipendenti a cui è stato riconosciuto, in Dpl, la maturazione degli importi liquidati.
  
- il "Fondo reintegrazione beni ATN" pari ad € 2.938.942 che include gli ammortamenti relativi ai beni che compongono il ramo d'azienda in affitto da ATN Srl, calcolati secondo i valori utilizzati dal concedente. Con atto del 30 gennaio 2015, ATN srl concede in affitto, con decorrenza 1° febbraio 2015, a CTT Nord srl l'intera propria azienda esercente il Trasporto Pubblico Locale, costituita dai rami per l'esercizio del servizio nell'area della provincia di Massa-Carrara, nei territori della provincia di Lucca quale consorzio di Vaibus scarl e nei territori della provincia di Pistoia quale consorzio di Blubus scarl. L'azienda oggetto dell'affitto è costituita dai beni di cui all'elenco allegato al contratto in esame.

Come specificato in tale contratto sarà l'affittuario (CTT nord srl) a computare gli ammortamenti relativi ai beni che compongono l'azienda secondo i valori utilizzati dal concedente; in conseguenza troverà applicazione l'art. 102 c.8 TUIR. Tali ammortamenti, tenuto conto del risconto dei contributi ricevuti a fronte dell'acquisto degli autobus, andranno a costituire un apposito fondo (denominato "Fondo reintegrazione") per l'importo che l'affittuario dovrà corrispondere al concedente alla cessazione dell'affitto, a fronte della riduzione di valore che i beni subiranno nel periodo dell'affitto; nel presente esercizio l'accantonamento a tale fondo è pari ad € 406.948.

Si precisa che in data 23 giugno 2015, su indicazione del competente ufficio della MCTC, le parti hanno convenuto di costituire per gli autobus trasferiti a CTT Nord srl un usufrutto a favore di quest'ultima società, in luogo del leasing operativo (specificato nel contratto di affitto d'azienda sopracitato). Le parti concordano che il trattamento contabile dell'usufrutto è analogo a quello dell'affitto di azienda, pertanto gli ammortamenti vengono rilevati dal conduttore attraverso un accantonamento al "fondo reintegrazione" ed al termine dell'affitto quest'ultimo verserà al concedente l'importo accantonato a titolo di reintegrazione del deperimento dei beni utilizzati.

#### **Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato**

Descrizione	Consistenza al 31.12.2019	Incremento	Decremento	Consistenza al 31.12.2020
Fondo TFR	11.794.301	67.615	-456.614	11.405.301

Il debito è determinato sulla base delle competenze maturate dai dipendenti in conformità alla normativa vigente.

Si evidenzia che parte del fondo TFR al 31 dicembre 2020 è stato versato all'INPS e rivalutato per ciascun anno, in quanto relativo alle quote di trattamento di fine rapporto lavoro maturate a decorrere dal 1° luglio 2007 con riferimento ai dipendenti che hanno scelto di non aderire ai fondi di previdenza complementare. Le quote versate, comprensive della rivalutazione, costituiscono un credito nei confronti dell'INPS (al 31 dicembre 2020 pari ad € 17.638.574) rilevato in diminuzione del Fondo TFR.

I decrementi della voce "Fondo TFR" si riferiscono per € 1.042.111 all'uscita di dipendenti avvenuta nell'esercizio 2020, per € 179.367 ad anticipi erogati a dipendenti nel corso dell'esercizio e per € 3.827 ad un dipendente che ha fatto il passaggio ad un'altra azienda.

#### **Debiti**

Di seguito vengono riportati i dati relativi alla suddivisione dei debiti per scadenza, ai sensi dell'art. 2427 punto 6 del Codice Civile non vengono riportati i debiti suddivisi per area geografica in quanto tale distinzione non è ritenuta significativa:

Descrizione	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	Oltre 5 anni	Totale
Debiti verso soci per finanziamenti	422.473			422.473
Debiti verso banche	7.568.342	10.528.633		18.096.975
Debiti verso altri finanziatori	1.782.229	5.977.831	2.877.746	10.637.806
Debiti verso fornitori	21.283.001	0	0	21.283.001
Debiti verso collegate	186.871	0	0	186.871
Debiti tributari	2.126.482	0	0	2.126.482
Debiti verso istituti di previdenza	2.499.913	0	0	2.499.913
Altri debiti	9.286.325	0	0	9.286.325
<b>Totale Debiti</b>	<b>45.155.636</b>	<b>16.506.464</b>	<b>2.877.746</b>	<b>64.539.846</b>

Come evidenziato nella tabella, i debiti, ad esclusione dei "debiti verso banche" e dei "debiti verso altri finanziatori", risultano tutti esigibili entro l'esercizio successivo.

Nella voce di bilancio "debiti verso banche" sono inclusi i seguenti debiti per finanziamenti:

- debito verso Monte dei Paschi di Siena per anticipo su contributi da ricevere da One scarl per la copertura finanziaria del rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro del settore trasporto pubblico locale per € 3.200.000 (esigibile entro l'esercizio successivo);
- debito verso Monte dei Paschi di Siena per finanziamento Bullet per € 1.500.000 esigibile entro l'esercizio successivo;
- debito verso Banco BPM per finanziamento per chirografario per € 999.794 esigibile entro l'esercizio successivo.
- debito verso Banche di Credito Cooperativo per mutuo ipotecario fondiario in pool a SAL pari ad € 6.624.198 (per € 863.850 esigibili entro l'esercizio successivo, per € 3.725.272 esigibili oltre l'esercizio successivo ma entro cinque anni e per € 2.035.076 oltre cinque anni), scadenza 31 gennaio 2027 per la linea A (Capitale) e tasso variabile. Il contratto di finanziamento prevede, tra l'altro, il rispetto di alcuni parametri finanziari; al 31 dicembre 2020 tali parametri risultano rispettati;
- debito verso ICREA per finanziamento acquisto autobus per € 4.855.188 (per € 586.081 esigibili entro l'esercizio successivo, per € 2.461.759 esigibili oltre l'esercizio successivo ma entro cinque anni e per € 1.807.348 oltre cinque anni), scadenza 30.11.2027;
- debito verso la Cassa di Risparmio di Carrara per mutuo stipulato dalla controllata ATN srl nel 2010 per un importo totale di € 1.436.000 (per € 43.741 esigibili entro l'esercizio successivo, per € 499.177 esigibili oltre l'esercizio successivo ma entro cinque anni e per € 106.688 oltre cinque anni), il mutuo è stato rinegoziato nel corso del 2015 con scadenza al 31 dicembre 2025 e con rata mensile. Per l'accensione del mutuo la Cassa di Risparmio di Carrara ha richiesto una iscrizione ipotecaria sui seguenti immobili:

Deposito di Aulla, loc. Ragnaia per € 1.568.000.

Deposito di Pontremoli via Cabrini per € 228.000

I debiti verso altri finanziatori (pari ad € 10.637.806) sono relativi principalmente a finanziamenti ricevuti da società finanziarie quali Mercedes Benz Financial service e CNH F.S (per € 1.356.288 esigibili entro l'esercizio successivo, per € 4.941.508 esigibili oltre l'esercizio successivo ma entro cinque anni e per € 2.663.385 esigibili oltre cinque anni). Tali debiti sono sorti per finanziare l'acquisto di nuovi autobus. I debiti verso altri finanziatori includono inoltre gli interessi fatturati dalle medesime società finanziarie per € 1.475.060 (per € 373.111 esigibili entro l'esercizio successivo per € 887.588 esigibili oltre l'esercizio successivo ma entro cinque anni e per € 214.361 esigibili oltre cinque anni) e un finanziamento per la ricerca di € 3.947 (per € 1.121 esigibile entro l'esercizio successivo e per € 2.826 oltre l'esercizio successivo ma entro cinque anni).

La voce "altri debiti" include principalmente:

- debiti verso il personale per € 5.551.582;

- debiti per Leggi 204/95, 194/98 e 472/99 per € 1.245.919;
- debiti per rilevazioni di assestamento delle differenze sopravvenienze attive e insussistenze di passivo rispetto ai valori peritali, emerse successivamente al conferimento dei rami d'azienda nella capogruppo per € 896.678.

#### Ratei e risconti

Descrizione	Consistenza al 31.12.2019	Incremento o decremento	Consistenza al 31.12.2020
Ratei passivi	78.809	13.330	92.139
<b>Totale Ratei passivi</b>	<b>78.809</b>	<b>13.330</b>	<b>92.139</b>
Risconti passivi per contributi su progetto AVM/SAE (ex CTT srl)	1.365.885	407.676	1.773.561
Risconti passivi per contributi su progetto Monetica	816.254	-181.390	634.864
Risconti passivi per contributi su progetto AVM/SAE (ex ATL)	398.292	-113.798	284.494
Risconti per contributi su autobus e fabbricati	22.513.755	-2.542.822	19.970.933
Risconti passivi	37.599	-37.599	0
<b>Totale Risconti passivi</b>	<b>25.131.784</b>	<b>-2.467.932</b>	<b>22.663.852</b>
<b>Totale Ratei e Risconti passivi</b>	<b>25.210.594</b>	<b>-2.454.603</b>	<b>22.755.991</b>

La voce "ratei passivi" (pari ad € 92.139) si riferisce principalmente a canoni per € 61.729 e ad interessi passivi su finanziamenti per € 26.802.

Si evidenzia che i ratei passivi sono esigibili entro l'esercizio successivo.

La posta di bilancio "risconti passivi per contributi su autobus, su progetto Monetica e su progetto AVM/SAE" sono relative ai contributi in conto impianti ricevuti che vengono riscontati sulla base della vita utile dei beni o progetti a cui tali contributi si riferiscono.

La variazione subita dai risconti passivi per contributi su progetto AVM /SAE pari ad € 407.676 include la rettifica positiva di € 1.117.101 (pari ai risconti rilevati per i contributi che dovevano essere riconosciuti alle aziende che hanno partecipato al progetto di € 1.595.858 al netto delle quote di competenza 2018-2019 di € 478.757).

Il Gruppo nel corso dell'esercizio non ha percepito contributi in conto impianti per acquisto autobus ma ne ha incassati € 4.368.861 di cui € 1.902.015 su autobus acquistati nel 2018 ed € 2.466.846 su autobus acquistati nel 2019.

## CONTO ECONOMICO

### A) VALORE DELLA PRODUZIONE

Descrizione	Esercizio 2020	Esercizio 2019	Variazione
<b>1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>	<b>91.024.931</b>	<b>109.643.298</b>	<b>-18.618.367</b>
5) Altri ricavi e proventi			
a) vari	5.701.660	6.333.075	-631.415
b contributi c/esercizio:	18.333.823	7.871.309	10.462.514
c) contributi c/capitale quota annua	3.547.433	3.523.655	23.778
<b>Totale altri ricavi e proventi</b>	<b>27.582.916</b>	<b>17.728.039</b>	<b>9.854.878</b>
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>118.607.847</b>	<b>127.371.337</b>	<b>-8.763.489</b>

Il valore della produzione, per l'esercizio 2020 è pari ad € 118.607.847

	2020	2019	Variazione
Titoli di viaggio	9.012.412	24.620.531	- 15.608.119
Corrispettivi per il servizio	81.912.673	84.940.096	- 3.027.423
Altri servizi di trasporto	99.845	82.670	17.175
<b>Totale</b>	<b>91.024.931</b>	<b>109.643.298</b>	<b>- 18.618.368</b>

I ricavi delle vendite e delle prestazioni ammontano per l'esercizio 2020 ad € 91.024.931. Gli importi più significativi riguardano la vendita di biglietti, abbonamenti e altri titoli di viaggio ed i corrispettivi per l'effettuazione del servizio TPL nei bacini di Livorno, Lucca, Pisa e Massa Carrara.

I ricavi di vendita e delle prestazioni includono nell'esercizio precedente la voce "riequilibri" che si riferisce ai ricavi per adeguamento corrispettivi di competenza 2019 derivanti dall'applicazione dell'art. 31 del contratto ponte: tali proventi, la cui quantificazione è in avanzata fase di definizione di concerto con la Regione Toscana, sono relativi al ristoro dei maggiori costi del carburante rispetto a quanto preventivato, al ristoro della stima dei costi che la società dovrà sostenere per l'avvenuta scadenza, al 31 dicembre 2017, del CCNL degli autoferrotranvieri, nonché ai mancati incassi conseguenti alle variazioni del sistema tariffario che hanno inciso sui ricavi attesi.

Per quanto concerne il tema del rinnovo del CCNL la società ha appostato un corrispondente fondo oneri che provvederà ad utilizzare allorquando verrà sottoscritto il rinnovo del contratto collettivo.

Tale posta nel 2020 non è più presente in quanto i riequilibri erano una specifica previsione del "Contratto Ponte" scaduto al 31 dicembre 2019.

Nel presente esercizio è stato fatto l'accantonamento di € 1.002.001 al "Fondo rischi" che è stato riclassificato in diminuzione dei "Ricavi di vendita e delle prestazioni"; in merito si rinvia a quanto detto precedentemente trattando i "fondi per rischi ed oneri".

Si precisa che non si riporta la suddivisione per area geografica in quanto ritenuta non significativa.

Gli altri ricavi e proventi ammontano per l'esercizio 2020 ad € 27.582.916. Nel dettaglio la voce è composta principalmente dai rimborsi per i rinnovi CCNL, dai rimborsi per malattia, dai contributi per ristori Covid (contributi in conto esercizio) e dalla quota annua dei contributi in conto impianti sugli autobus (contributi in conto capitale quota annua) e, secondariamente, da ricavi e proventi vari quali quelli derivanti da attività di service e distacco del personale, dal recupero dell'accisa sul gasolio, da pubblicità, etc.

Tra gli "altri ricavi e proventi" nel presente esercizio sono inclusi i "contributi ristori". Si tratta di contributi a fondo perduto erogati alle aziende di trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 200 del Decreto "Rilancio" DL 34/2020 per far fronte alla riduzione dei ricavi da traffico in presenza di emergenza Covid-19.

In particolare, l'articolo 200, comma 1, del D.L. n. 34/2020 convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 (Decreto Rilancio) ha istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020. La dotazione del fondo è stata successivamente integrata di ulteriori 400 milioni di euro dal D.L. n. 104/2020, art. 44 (di cui 63 milioni di euro utilizzati per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale destinato anche a studenti e 337 milioni destinati a compensazione dei mancati ricavi) e di ulteriori 390 milioni di euro dal D.L. n. 137/2020, art. 22-ter (di cui circa 200 milioni di euro destinati a compensazione dei mancati ricavi). Le risorse del Fondo sono infine state aumentate di ulteriori 800 milioni di euro dal D.L. n. 41/2021, art. 29, portando, ad oggi, la dotazione complessiva del Fondo a 1,837 miliardi di euro, di cui 612 milioni di euro già liquidati agli Enti competenti (nel nostro caso la Regione Toscana).

La Regione Toscana, a sua volta, ha liquidato a CTT Nord (attraverso il consorzio ONE scarl) risorse per € 3.749.656 (di cui € 2.525.208 nell'esercizio 2020).

Fatte le considerazioni sul punto, gli Amministratori, in presenza dei provvedimenti normativi sopra citati a cui sono collegati stanziamenti certi di finanza pubblica, hanno valutato, anche con il supporto dei propri legali esterni e delle valutazioni condotte a livello di associazione di categoria, di iscrivere alla voce altri ricavi la miglior stima dei sostegni economici spettanti a CTT Nord (c.d. ristori), quantificati in un importo pari a € 10.655.170, considerando anche l'ammontare degli acconti erogati ad oggi. Tale stima è stata effettuata considerando l'ammontare della riduzione del fatturato da titoli del 2020 rispetto alla media del 2018-2019 e la componente di contributi spettanti a CTT Nord, per il tramite del consorzio ONE, nell'ambito delle risorse destinate dal Governo alla Regione Toscana con i suddetti intervenuti legislativi.

## B) COSTI DELLA PRODUZIONE

I costi della produzione, per l'esercizio 2020, ammontano ad € 116.830.682 e sono come di seguito dettagliati:

<b>COSTI DELLA PRODUZIONE</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>Scostamento</b>
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	15.778.959	18.111.284	-2.332.325
Servizi	30.367.365	28.030.310	2.337.055
Godimento di beni di terzi	1.811.020	1.899.604	-88.584
Personale	57.160.812	60.003.397	-2.842.585
Ammortamenti e svalutazioni	9.264.188	10.454.462	-1.190.274
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-14.074	-34.015	19.941
Accantonamenti per rischi	99.000	709.122	-610.122
Altri accantonamenti	569.348	1.240.981	-671.633
Oneri diversi di gestione	1.794.064	1.564.842	229.222
<b>TOTALE</b>	<b>116.830.682</b>	<b>121.979.987</b>	<b>-5.149.305</b>

I costi per le materie prime ammontano ad € 15.778.959 e sono rappresentati principalmente da materiali per trazione e ricambi per autobus. I primi sono composti essenzialmente dal carburante, il cui costo è pari ad € 11.096.644 e dai ricambi, il cui costo è pari ad € 2.896.644.

I costi per servizi ammontano ad € 30.367.365. Le voci più significative sono relative alla manutenzione dei bus, alle manutenzioni degli impianti e macchinari e dei fabbricati, al costo della

polizza per RC autobus, alle pulizie dei locali e dei bus, alle utenze, ai costi di funzionamento ed ai costi sostenuti per far fronte all'emergenza Covid-19.

Il costo per godimento di beni di terzi, pari ad € 1.811.020, fa riferimento principalmente alla locazione di locali.

Il costo del personale ammonta ad € 57.160.812. In totale il Gruppo conta nel 2020 una media di 1.408 dipendenti, di cui:

- 3 dirigenti;
- 18 quadri;
- 150 impiegati;
- 1.237 operai.

Gli ammortamenti e svalutazioni, pari ad € 9.264.188, fanno riferimento all'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali per € 138.745, all'ammortamento delle immobilizzazioni materiali per € 9.124.666 ed alla svalutazione di crediti per € 777.

Gli accantonamenti per rischi e gli altri accantonamenti, cumulativamente pari ad € 668.348, sono stati effettuati principalmente per fronteggiare il rischio di soccombenza in alcune cause di lavoro promosse dai dipendenti ed a fronte della previsione di maggiori oneri assicurativi da corrispondere alla compagnia assicurativa per sinistri ancora aperti con riferimento all'anno 2020; tale posta di bilancio include tra l'altro l'accantonamento effettuato dalla capogruppo al "fondo reintegrazione beni ATN".

Per approfondimenti si rinvia a quanto detto precedentemente trattando la voce "fondi per rischi ed oneri".

Gli oneri diversi di gestione ammontano ad € 1.794.064 ed includono il costo delle tasse di proprietà degli autobus (pari ad € 424.300), le quote associative (pari ad € 121.591), l'IMU (pari ad € 178.635), le liberalità (pari ad € 31.938), le iniziative promozionali (pari ad € 41.372), il costo sostenuto per risarcimento danni (pari ad € 73.061), sanzioni amministrative (pari ad € 23.995), oneri vidimazione e CCIAA (pari ad € 8.163) rimborsi diversi (pari ad € 3.580), perdite su crediti (pari ad € 3.319), valori bollati e marche (pari ad € 1.806), minusvalenze ordinarie (pari ad € 181.868), oneri diversi di gestione sopravvenienze (pari ad € 12.411), differenza monete/mancati incassi (pari ad € 561), accantonamento al fondo oneri per penali (pari ad € 371.542) ed altre imposte e tasse (pari ad € 315.922).

### C) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

Descrizione	Esercizio 2020	Esercizio 2019	Variazione
16) Altri proventi finanziari:			
d) proventi diversi dai precedenti:			
5 -Altri	5.973	11.211	-5.238
<b>Totale proventi</b>	<b>5.973</b>	<b>11.211</b>	<b>-5.238</b>
17)Interessi e altri oneri finanziari verso:			
d) altri	1.162.063	1.187.084	-25.021
<b>Totale oneri</b>	<b>1.162.063</b>	<b>1.187.084</b>	<b>-25.021</b>
<b>Totale proventi e oneri finanziari (C)</b>	<b>-1.156.090</b>	<b>-1.175.873</b>	<b>19.783</b>

La voce proventi ed oneri finanziari presenta per l'esercizio 2020 un saldo netto negativo per ad € 1.156.090.

I proventi finanziari, pari ad € 5.973, includono gli interessi attivi bancari e altri interessi attivi derivanti da un rimborso IRES relativo all'anno 2016.

Gli oneri finanziari, pari ad € 1.162.063, sono principalmente relativi ad interessi passivi su scoperti di c/c bancario, a commissioni disponibilità fondi, ad interessi passivi su finanziamenti bancari e su finanziamenti concessi da società finanziarie.

#### **D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE**

Descrizione	Esercizio 2020	Esercizio 2019	Variazione
18) Rivalutazioni:			
a) di partecipazioni	26.846	111.857	-85.011
<b>Totale Rivalutazioni</b>	<b>26.846</b>	<b>111.857</b>	<b>-85.011</b>
<b>Totale delle rettifiche (D)</b>	<b>26.846</b>	<b>111.857</b>	<b>-85.011</b>

Per il dettaglio delle rivalutazioni e svalutazioni effettuate si rinvia a quanto precedentemente illustrato nel paragrafo "Immobilizzazioni finanziarie".

#### **Imposte sul reddito dell'esercizio**

La voce include l'accantonamento per imposte sul reddito dell'esercizio effettuato dalle società del Gruppo.

#### **Fiscalità anticipata e differita**

Si evidenzia che le imposte anticipate sono state iscritte in quanto sussistono i requisiti previsti dal principio contabile OIC 25.

Il seguente prospetto, redatto sulla base delle indicazioni suggerite dall'OIC, riporta le informazioni richieste dall'art. 2427, punto 14, lett. a) e b) del Codice Civile.

In particolare, separatamente per l'Ires e per l'Irap sono esposte analiticamente le differenze temporanee che hanno comportato la rilevazione di imposte differite ed anticipate, specificando in corrispondenza di ogni voce l'effetto fiscale per l'anno corrente determinato mediante l'applicazione delle aliquote d'imposta che si presume saranno in vigore nel momento in cui le differenze temporanee si riverseranno.

	€	aliquota	importo
<i>Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi</i>			
ammortamenti eccedenti	2.424	24,00%	581,76
ammortamenti eccedenti	2.424	4,82%	116,84
<b>Imposte differite</b>			<b>699</b>
Utilizzo fondo imposte differite esercizi precedenti			270.733
<b>Totale Imposte differite</b>			<b>-270.034</b>
<i>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi</i>			
Fondo rischi cause in corso	99.000	24,00%	23.760
Fondo rischi cause in corso	99.000	4,82%	4.772
Fondo rischi	1.373.543	24,00%	329.650
Fondo rischi	1.373.543	4,82%	66.205
Fondo oneri	162.400	24,00%	38.976
Fondo oneri	162.400	4,82%	7.828
Fondo oneri	324.778	24,00%	77.947
<b>Imposte anticipate</b>			<b>549.137</b>
Recupero imposte anticipate			247.859
<b>Totale Imposte anticipate</b>			<b>-301.278</b>
<b>Totale effetto economico fiscalità differita dell'esercizio 2020</b>			<b>-571.311</b>

Per quanto riguarda la fiscalità differita si evidenzia quanto segue:

-L'utilizzo fondo imposte differite" (pari ad € 270.733) è dovuto per € 215.940 all'utilizzo effettuato a fronte del disallineamento tra i valori civilistici e fiscali degli ammortamenti dei beni e per € 54.792 all'utilizzo effettuato a fronte del disallineamento tra i valori civilistici e fiscali di una plusvalenza generatosi a seguito della scelta di rateizzazione fiscale di quest'ultima.

L'IRES anticipata (pari ad € 470.332) è stata calcolata come segue:

-con aliquota al 24% per € 23.760 sugli accantonamenti effettuati nel corso del presente esercizio al Fondo rischi cause;

-con aliquota al 24% per € 329.650 sugli accantonamenti effettuati nel corso del presente esercizio al Fondo rischi;

-con aliquota al 24%, per € 116.922 sugli accantonamenti effettuati nel corso del presente esercizio al Fondo oneri;

L'IRAP anticipata (pari ad € 78.805) è stata calcolata, con aliquota al 4,82%, per € 4.772 sugli accantonamenti effettuati nel corso del presente esercizio al Fondo rischi cause, per € 66.205 sugli accantonamenti effettuati nel corso del presente esercizio al Fondo rischi e per € 7.828 sugli accantonamenti effettuati nel corso del presente esercizio al Fondo oneri.

-La voce "recupero imposte anticipate" (pari ad € 247.859) deriva principalmente dagli importi riversati a Conto economico nel 2020 ed è stata calcolata per € 73.035 sulle eccedenze delle minusvalenze fiscali rispetto a quelle civilistiche connesse alla dismissione di alcuni autobus, per € 45.843 sull'importo utilizzato nel corso dell'anno del "fondo oneri", per € 86.676 sull'importo utilizzato e liberato nel corso dell'anno del "fondo rischi cause in corso", per € 34.313 sull'importo liberato nel corso dell'anno del "fondo svalutazione magazzino", per € 384 sull'eccedenza dell'ammortamento fiscale rispetto a quello civilistico della posta di bilancio "avviamento".

### **Composizione e movimenti intervenuti nelle passività per imposte differite e nelle attività per imposte anticipate**

La composizione ed i movimenti della voce "Fondo per imposte differite" e della posta di bilancio "Crediti per imposte anticipate" concernenti le differenze temporanee tassabili sono così rappresentati:

Fondo imposte differite	IRES	IRAP	Totale
Saldo al 31.12.2019	1.055.903	211.718	1.267.623
Incrementi 2020	582	117	699
Imposte differite sorte nell'esercizio	0	0	0
Altri incrementi	0	0	0
Decrementi 2020	-234.617	-36.115	-270.733
Altri decrementi	0	0	0
<b>Saldo al 31.12.2020</b>	<b>821.868</b>	<b>175.720</b>	<b>997.589</b>

Crediti per imposte anticipate	IRES	IRAP	Totale
Saldo al 31.12.2019	1.661.326	277.722	1.939.048
Incrementi 2020	470.333	78.805	549.137
Altri incrementi	0	0	0
Decrementi 2020	-206.405	-41.453	-247.859
Altri decrementi	0	0	0
<b>Saldo al 31.12.2020</b>	<b>1.925.254</b>	<b>315.074</b>	<b>2.240.326</b>

Le aliquote applicate sono: IRES 24% ed IRAP 4,82%.

### Numero medio dipendenti del Gruppo

Di seguito si riporta il numero medio dei dipendenti del Gruppo:

Categoria	numero medio 2020	numero medio 2019
Dirigenti	3	5
Quadri	18	20
Impiegati	150	152
Operai	1.237	1.234
<b>TOTALE</b>	<b>1.408</b>	<b>1.409</b>

### Compensi agli amministratori e ai sindaci

Amministratori	158.454
Collegi sindacali	46.549
Società Revisione	60.000

### Impegni, garanzie prestate e passività potenziali non risultanti dallo Stato Patrimoniale

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 2427, comma 9 del Codice Civile, si evidenziano i seguenti impegni, garanzie prestate e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale:

#### Fidejussioni e garanzie reali:

Il Gruppo non ha in essere fidejussioni o garanzie reali che non siano state rilevate in bilancio. Il Gruppo, tramite la controllata ATN ha invece in essere un'ipoteca sull'immobile di Aulla e sull'immobile di Pontremoli a favore della Cassa di Risparmio di Carrara a garanzia del mutuo concesso.

#### Impegni:

Il Gruppo non ha in essere impegni che non siano stati rilevati in bilancio.

#### Passività potenziali:

Il Gruppo non ha assunto passività potenziali che non siano state rilevati in bilancio.

### Altre informazioni integrative

- Non sono stati emessi titoli di debito nel corso dell'esercizio.
- Non sono stati sottoscritti strumenti finanziari derivati.
- Non sono presenti crediti o debiti relativi ad operazioni che prevedono l'obbligo per l'acquirente di retrocessione a termine.
- Non sono stati creati patrimoni destinati ad un singolo affare, ai sensi della lettera a) del primo comma dell'art. 2447 bis.
- Non sono presenti partecipazioni in altre imprese che comportano una responsabilità illimitata per le obbligazioni delle medesime
- Ai sensi del punto 22-ter dell'art. 2427 c.c. si precisa che non sussistono accordi fuori bilancio.

### Rapporti con parti correlate

Si precisa che tutte le transazioni, rilevanti e non, intercorse con le parti correlate sono state concluse a normali condizioni di mercato. Normali condizioni di mercato riferite sia al corrispettivo pattuito sia a tutte le altre condizioni economiche e finanziarie che ricorrono nella prassi contrattualistica.

L'applicazione delle clausole di garanzia previste dalla delibera di aumento di capitale del 25 settembre 2012 e dai singoli atti di conferimento nell'ambito dell'operazione di aggregazione che ha portato alla nascita di CTT Nord, ha generato alla data del 31 dicembre 2019 i seguenti rapporti di credito e debito nei confronti delle sottostanti società, alcuni dei quali sono già stati oggetto di compensazione nel corso del presente esercizio:

- ATL spa in liquidazione: crediti € 1.116.657; debiti € 896.678;
- CAP autolinee soc. cooperativa crediti € 607.247.

I rapporti debitori e creditori, nonché il dettaglio dei ricavi e dei costi relativi alle transazioni intercorse durante l'esercizio con le società collegate sono dettagliati nella seguente tabella:

Società collegate:	Crediti commerciali	Debiti commerciali	crediti finanziari	Debiti finanziari	Ricavi	Costi
Copit spa	-23.602	7.309	0	81.273	77.833	4.453
Mobit scarl	1.340	30.975	0	0	177	174.547
One scarl	25.211.618	45.052	0	0	80.210.856	116.381
<b>TOTALE società collegate</b>	<b>25.189.356</b>	<b>83.336</b>	<b>0</b>	<b>81.273</b>	<b>80.288.866</b>	<b>295.381</b>

Si evidenzia che fra le parti correlate sono presenti anche i soci della Capogruppo ai quali vengono sia forniti servizi di trasporto e/o venduti titoli tariffari a convenzione per particolari categorie di utenti sia rimborsati canoni di locazione per gli immobili in locazione.

A questo si aggiungono rapporti di natura finanziaria inerenti il rimborso degli oneri ex Legge 204/1995, Legge 194/1998, Legge 472/1999.

### Elementi di ricavo o di costo di entità o incidenza eccezionale

Nel presente esercizio non si rilevano elementi di ricavo o di costo di entità o incidenza eccezionale.

**Informazioni ex art. 1 comma 125, della Legge 4 agosto 2017 n. 124**

Con riferimento all'art. 1 comma 125 della Legge 124/2017, il Gruppo ha ricevuto le seguenti sovvenzioni:

Tipo rimborso	Soggetto erogante	Importo €
Somme erogate ai dipendenti addetti al settore del TPL relativi agli aumenti stabiliti ai sensi della L. 47/2004; L. 58/2005 e L. 296/2006	Regione Toscana	5.043.374
Indennità di Malattia per i lavoratori del trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 1, comma 273, della legge 23 dicembre 2005, n. 266	Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali	0
Riduzione dell' Aliquota di accisa sul gasolio	Agenzia delle Dogane	1.842.216
Contributi formativi	FOR.TE - Fondo paritetico Interprofessionale Nazionale per la formazione continua nel terziario	102.343
D.L.34/2020 art.200 convertito con L.77/2020 ed incrementato ai sensi dell'art .22 ter del D.L. 137/2020 convertito con L.176/2020.	Regione Toscana	2.525.209
D.L.34/2020 art.125	Agenzia delle entrate	9.385

**Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio**

Vengono di seguito riportate le informazioni concernenti la natura e l'effetto patrimoniale, finanziario ed economico dei fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio, ai sensi dell'art. 2427, comma 1 numero 22-quater del codice civile.

Gara TPL

Spirato al 31 dicembre 2019 il contratto ponte, senza che l'iter della Gara fosse ancora concluso a causa del contenzioso pendente, il servizio dal 1° gennaio 2020 ha continuato ad essere erogato da ONE scarl in ragione di successivi atti impositivi disposti dalla Regione Toscana.

Alla data attuale sono stati disposti specifici atti d'obbligo a cadenza mensile a copertura del periodo da gennaio 2020 a luglio 2021.

Per quanto attiene la vicenda giurisdizionale della Gara, a seguito dell'ordinanza n. 6324 del 20 ottobre 2020, il Consiglio di Stato ha ritenuto necessario richiedere approfondimenti, disponendo una verifica tecnica, volta a stabilire, "muovendo dall'esame del PEF, quali caratteristiche, in relazione alle previsioni della lex specialis, ed in specie delle Linee guida, ed alla funzione economica concretamente assolta, presenti il leasing concretamente proposto dalla società Autolinee Toscane, e, correlativamente, quale incidenza lo stesso abbia sul "servizio del debito", comprensivo di quota capitale e quota interessi. La verifica dovrà inoltre estendersi all'esame del PEF presentato da Mobit, allo scopo di valutarne i requisiti di bancabilità, congruità e sostenibilità finanziaria".

La relazione di verifica tecnica è stata depositata in data 16 marzo 2021 ed è stata discussa nell'udienza fissata dal Consiglio di Stato per il 13 maggio 2021.

In esito a tale udienza in data 21 giugno 2021 il Consiglio di Stato ha pubblicato la sentenza n. 4779/2021 con la quale i Giudici hanno respinto sia l'appello principale di Mobit che quello incidentale di Autolinee Toscane.

Sulla base di tale sentenza, Mobit risulta quindi soccombente nell'ultimo grado di giudizio a fronte dei ricorsi presentati avverso l'assegnazione del procedimento di Gara all'altro concorrente AT.

In esito a questa sentenza la Regione Toscana dovrà esprimersi in merito alla fissazione del cronoprogramma per la sottoscrizione degli atti di trasferimento e della data di subentro del nuovo gestore, informazioni che a tutt'oggi non sono note.

Frattanto la Regione Toscana ha disposto un nuovo atto d'obbligo nei confronti di ONE scarl, in ragione del quale gli attuali gestori sono al momento ancora titolari del servizio fino al 31 luglio 2021, in attesa del subentro.

Si veda inoltre quanto riportato al paragrafo "Continuità aziendale" della presente nota integrativa.

#### Emergenza Covid-19

In merito all'andamento dell'emergenza Covid-19, si evidenzia che la fine del 2020 e l'inizio del 2021 ha coinciso con l'avvio della campagna di vaccinazione. Ad oggi, dopo un incremento dei contagi riscontrato nei primi mesi dell'anno, nelle ultime settimane si è assistito ad una sensibile riduzione degli stessi.

Quanto all'esercizio del servizio TPL nell'attuale scenario, nei prossimi mesi, e fino al trasferimento dei beni, è ragionevole ritenere che la regolamentazione del servizio continuerà ad essere gestita dalla Regione Toscana tramite atti d'obbligo: tale istituto prevede che al soggetto obbligato venga corrisposta la compensazione integrale dei costi sostenuti per l'effettuazione del servizio, con il riconoscimento di un ragionevole margine di utile. Conseguentemente, sulla base delle valutazioni effettuate dagli amministratori, stante il suddetto istituto, e considerate anche le misure già implementate dal Governo a compensazione della riduzione del fatturato da titoli (c.d. ristori), la Società, fino al momento dell'eventuale trasferimento dei beni di gara, sarà in grado di adempiere alle proprie obbligazioni, anche considerando gli effetti derivanti dalla riduzione delle marginalità conseguenti l'emergenza Covid-19.

Il presente bilancio, composto da stato patrimoniale, conto economico, rendiconto finanziario e nota integrativa rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

Pisa, 6 luglio 2021

**p. il Consiglio di Amministrazione**  
Il Presidente  
Avv. Filippo Di Rocca