

## **AZIENDA MOBILITA' UFITANA S.P.A. A SOCIO UNICO**

soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte del Comune di Ariano Irpino

Sede in ARIANO IRPINO - VIA TRIBUNALI, SNC

Capitale Sociale versato Euro 1.067.566,00

Iscritta alla C.C.I.A.A. di AVELLINO

Codice Fiscale e N. iscrizione Registro Imprese 02318880644

Partita IVA: 02318880644 - N. Rea: 150113

Signori  
Azionisti/Soci,

Il Decreto Legislativo 2 febbraio 2007 n. 32, ha recepito la Direttiva del Parlamento Europeo 2003/51/UE introducendo l'obbligo, per tutte le società di capitali, di redazione della relazione sulla gestione a corredo del Bilancio d'esercizio.

La nostra società pur non essendo obbligata ha scelto di fornire con il presente documento ulteriori informazioni sulla situazione della società e sul suo andamento.

Dal Bilancio che sottoponiamo al Vostro esame ed alla vostra approvazione, redatto con l'osservanza delle disposizioni previste dal Codice civile agli art. 2423 e s.s. si evidenzia un risultato negativo d'esercizio pari ad - € 57.742.

L'esercizio precedente riportava un risultato negativo di - € 107.209.

Il fatturato (comprensivo del servizio di controllo della sosta) ha registrato un calo di circa 150 k euro rispetto al dato dell'esercizio precedente.

Nella presente relazione si forniscono, ai sensi dell'art. 2428 c.c., le notizie attinenti la situazione dell'azienda AZIENDA MOBILITA' UFITANA S.P.A. A SOCIO UNICO e le principali informazioni sull'andamento della gestione, ovvero un'analisi fedele, equilibrata ed esauriente della situazione della società e dell'andamento e del risultato della gestione.

Il presente documento è stato redatto in conformità alle raccomandazioni messe a punto dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili (CNDCEC).

A seguito dell'emergenza COVID-19 il Legislatore con l'art.106 del D.L. n.18/2020, c.d. "Decreto Curatitalia" ha previsto la convocazione dell'assemblea entro 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio a prescindere dalla sussistenza di particolari esigenze.

La Legge n.21/2021 pubblicata sulla G.U. 1.3.2021, n. 51, considerato il perdurare dell'emergenza COVID-19, ha prorogato le semplificazioni previste in materia di approvazione del bilancio dell'esercizio 2019 alle assemblee tenute entro il 31 luglio 2021.

La società AMU si è avvalsa del maggior termine previsto dalle disposizioni di legge richiamate.

Vi riassumiamo, di seguito, le principali operazioni ed i fatti più significativi verificatisi nel corso dell'esercizio appena trascorso, informandoVi, altresì, sulle prospettive attese per il futuro, in ossequio, a quanto previsto dall'art. 2428 del Codice Civile.

### **Andamento generale e scenario di mercato**

La prima risposta normativa all'emergenza (quello che si è chiamato lockdown), che ha corrisposto alla chiusura di tutte le attività produttive e alla limitazione degli spostamenti, ha avuto un impatto di portata eccezionale sulla gestione e sulla fruizione del tp.

L'emergenza sanitaria da Covid-19 ha inciso profondamente sullo stato del Trasporto Pubblico Locale e regionale aggravandone significativamente la condizione di esercizio dei servizi.

Dal mese di marzo del 2020 ad oggi il trasporto pubblico locale e regionale si è trovato ad affrontare tutte le principali problematiche, a causa dell'emergenza epidemiologica, sia in termini di crollo dei ricavi da traffico, registrate nei mesi del lockdown e proseguito anche oltre, sia in termini di necessità di riorganizzazione dei servizi in funzione dei nuovi criteri di riempimento imposto dalle linee guida del MIT.

In sintesi, le criticità emerse hanno riguardano per l'intero comparto i seguenti aspetti:

- a) Crollo dei ricavi da traffico e risorse statali.
- b) Riprogrammazione dei servizi TPL, domanda di trasporto e risorse per potenziamento servizi.

La prima conseguenza della crisi sanitaria è stata, come in tutti settori economico-produttivi, l'improvviso crollo dell'utenza del TPL e conseguentemente degli introiti tariffari durante il periodo di completo lock-down e nei mesi successivi, quando alla minore utenza e ai minori introiti (sia per lo smart working di parte dei dipendenti pubblici e privati, sia per il timore di contagio e conseguente diffidenza verso il mezzo pubblico) si sono aggiunti anche i costi cd. COVID (sanificazioni, dispositivi di protezione ecc.), i criteri di riempimento, che, inizialmente, hanno ridotto l'effettiva capienza dei mezzi a circa il 30%.

In questa situazione, le Regioni hanno evidenziato la necessità di prevedere risorse straordinarie statali, al fine di scongiurare che l'inevitabile alterazione dell'equilibrio dei contratti di servizio ricadesse interamente sui bilanci regionali, specie a seguito dell'obbligo, posto dall'art. 92, co. 4-bis, DL 18/20, di erogare alle aziende il corrispettivo dovuto senza applicazione di sanzioni e penalità in ragione delle minori corse

effettuate e/o delle minori percorrenze realizzate dal 23 febbraio 2020 fino al 31 dicembre 2020 a causa della pandemia. Per alcune Regioni, inoltre, tenuto conto che il Fondo Nazionale Trasporti copre non più del 55% della spesa annuale totale del trasporto pubblico locale delle Regioni a statuto ordinario, tale previsione ha determinato un obbligo di coprire le spese per le corse soppresse a seguito dei vari DPCM, per un importo maggiore rispetto a quello dovuto da contratto.

I gestori hanno dovuto affrontare una situazione oggettivamente imprevedibile, adeguando i servizi di conseguenza e premesso che l'equilibrio dei contratti di servizio è oggettivamente stravolto per i motivi su esposti, ai quali si aggiungono gli eventuali contributi statali alle aziende per spese di personale, sanificazione ecc, e che quindi si è ritenuto doveroso riconoscere il giusto compenso per le attività svolte nel rispetto delle norme vigenti (in particolare il Reg 1370/2007) e dei contratti siglati.

Resta il fatto che il compenso di questo periodo di emergenza difficilmente potrà essere gestito attraverso le forme previste nei contratti, che prevedono in genere la verifica a consuntivo dei servizi realmente svolti.

Il problema fondamentale resta l'attribuzione del rischio, visto che molti gestori non intendono attribuirsi responsabilità di mancati ricavi causati dall'emergenza sanitaria, non essendo causa ad essi imputabile.

L'art. 200 del DL n. 34/2020 ha istituito un Fondo straordinario con una dotazione iniziale pari a 500 milioni, da destinare ai mancati ricavi registrati fino al 31 dicembre 2020, nonché al finanziamento degli oneri derivanti dal rimborso dei titoli di viaggio non utilizzati ex art. 215 dello stesso decreto. L'art. 44 del DL 104/2020 ha stanziato ulteriori 400 milioni di euro, per un totale di 900 milioni di euro, andando incontro alle richieste delle Regioni e Province autonome, ma purtroppo non sufficienti per una copertura integrale dei mancati ricavi.

Per i motivi su esposti, atteso che per ora non è possibile un ristoro integrale dei mancati ricavi, resta irrisolta la questione del mantenimento dell'equilibrio economico dei contratti di servizio.

La crisi causata dal COVID 19 ha determinato la necessità di riorganizzare i servizi di trasporto in maniera coerente con le esigenze di tutela della salute e di massimo contenimento del rischio di contagio. Tuttavia, come più volte rappresentato, la riduzione del *load factor* e l'obbligo di rispettare il distanziamento interpersonale di un metro, hanno determinato un grave deficit di servizi, con gravissimi effetti sull'ordinata ripresa dell'anno scolastico 2020/2021 e con rilevanti ripercussioni negative sulla vita quotidiana delle persone e delle famiglie.

Due gli aspetti principali da considerare e affrontare:

- rimodulazione della domanda di trasporto;

- oneri finanziari derivanti dall'adozione delle misure di prevenzione e protezione e dalla riorganizzazione dei servizi di TPL.

Riguardo la domanda di trasporto, le Regioni e le Province autonome hanno evidenziato più volte la necessità di adottare misure nazionali sinergiche, che coinvolgano tutte le parti interessate, volte a ridurre in modo significativo i picchi di utilizzo del trasporto pubblico e i conseguenti sovraffollamenti dei mezzi e delle stazioni di accesso, soprattutto in vista della ripresa, nell'immediato, del pendolarismo e, da settembre in poi, del trasporto scolastico (differenziando gli orari delle scuole e prevedendo la didattica a distanza almeno per il 50%, prolungamento dello smart working nel settore privato ).

Riguardo gli oneri finanziari derivanti dalla riprogrammazione dei servizi, nei citati documenti del 6 e 31 agosto 2020 e negli incontri politici succedutisi, le Regioni chiesero nuovamente di:

- prevedere risorse aggiuntive per l'incremento e potenziamento dei servizi, quantificate, per il solo 2020, in 300 milioni di euro, nel presupposto di dover coprire massimo il 20% dei servizi necessari;
- introdurre norme chiare che consentano alle Regioni di provvedere all'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico non di linea integrativi (reperimento sul mercato dei mezzi e del personale occorrente, utilizzo di NCC, taxi, autobus turistici, ecc);
- semplificare le procedure di subaffidamento mediante l'estensione delle procedure previste per le aggiudicazioni in "urgenza" ex art.163, co. 7, del Codice dei Contratti pubblici, che posticipa il controllo dei requisiti.

Sono rimaste irrisolte durante l'emergenza sanitaria le seguenti questioni:

- riduzione della domanda di trasporto nelle ore di punta: lo smart working è risultato insufficiente e il coordinamento delle autonomie scolastiche non c'è stato e, in gran parte dei casi, i tavoli regionali si sono concentrati sulle problematiche dell'edilizia scolastica e spesso arenati su decisioni di singoli presidi riguardo i turni e orari, non compatibili con l'offerta di trasporto;
- risorse: le risorse del Fondo straordinario, pari attualmente a 900 milioni, non riusciranno a coprire tutti i mancati introiti delle aziende, ivi compresi i rimborsi per i titoli di viaggio non usufruiti;
- controlli: l'assenza di controlli circa il rispetto dei criteri di riempimento, dell'utilizzo di DPI, nonché dei criteri di distanziamento di un metro in tutte le stazioni di metro e autobus pone sicuramente un problema di sicurezza e accresce la convinzione, da parte dell'utenza e dell'opinione pubblica, della pericolosità del TPL anche per i lavoratori del settore;
- evasione tariffaria: il Protocollo con le associazioni di categoria e le Linee guida per il TPL, allegati ai

DPCM, hanno disposto alcune misure di sicurezza che, tuttavia, favoriscono il fenomeno dell'evasione, aggravando ulteriormente la situazione finanziaria delle aziende;

- la sospensione della bigliettazione a bordo;

- la sospensione del controllo a bordo (a meno di assunzione di responsabilità da parte delle aziende);

La nostra Azienda nel periodo emergenziale ha attuato i protocolli anti covid ed attivato tutte le misure specifiche previste dalle norme generali e speciali previste per il contrasto ed il contenimento dell'epidemia da Covid-19.

Tuttavia la problematica sulla quale bisogna discutere, valutando le possibili soluzioni non riguarda la mera sopravvivenza delle aziende di tpl né la fornitura di un servizio certamente importante ma del tutto relativo nel periodo emergenziale da Covid-19, piuttosto la sua tenuta sul medio periodo, con riferimento ai conti di bilancio ed alla sostenibilità della fornitura del servizio sulla base della domanda potenziale.

Il futuro del Tpl dovrà necessariamente passare attraverso un nuovo assestamento del servizio pubblico di trasporto che dovrà riguardare anche l'impianto normativo.

### **Andamento della gestione**

Nel 2020 la società AMU ha realizzato un valore della produzione di euro 765.918 rispetto ad euro 892.090 dell'anno precedente con una variazione negativa di euro 126.172.

La società è partecipata interamente dal Comune di Ariano Irpino unico socio pubblico ed è soggetto all'attività di direzione e coordinamento di quest'ultimo.

Nel corso dell'ultimo esercizio ed in particolare dal mese di marzo 2020 l'attività ha risentito in misura concreta della crisi del tpl indotta dall'emergenza epidemiologica.

Solo parzialmente sono state attuate delle compensazioni attraverso il contributo regionale, l'attivazione del fondo di integrazione salariale per il personale dipendente e la razionalizzazione dei costi diretti di esercizio in conseguenza della riduzione dei servizi.

La composizione e struttura del bilancio di esercizio, rappresentato in prevalenza da costi fissi, ed in primis dai costi del personale dipendente, che incidono sui costi di gestione in misura pari a circa il 68%, ha comunque sofferto la mancanza di adeguate entrate correnti.

La vendita degli abbonamenti diretti agli utenti non scolastici, dei biglietti ordinari orari o settimanali e dei servizi a domanda hanno subito un crollo in misura pari a circa il 63%.

Le ulteriori perdite generatesi nell'esercizio 2020 hanno reso imprescindibile l'attuazione della procedura di prevenzione e gestione della crisi aziendale previste dall'art.14 del TUSPP, attraverso la redazione di un accurato piano di ristrutturazione aziendale per la verifica della sussistenza di concrete prospettive di risanamento e recupero dell'equilibrio economico-patrimoniale.

Il piano sarà rilasciato nei tempi utili a consentire le valutazioni tecniche conseguenti nel rispetto di quanto previsto dalle vigenti normative e verrà sottoposto all'attenzione del socio unico nella prossima assemblea ordinaria.

\*\*\*

Ai fini di fornire un migliore quadro conoscitivo dell'andamento e del risultato della gestione, le tabelle sottostanti espongono una riclassificazione del Conto Economico a valore aggiunto, una riclassificazione dello Stato Patrimoniale per aree funzionali e su base finanziaria e i più significativi indici di bilancio.

	Macroclassi o voci del conto Economico civilistico	Eserc. corrente 2020-0	Eserc. preced. 2019-0
<b>ATTIVO</b>			
<b>ATTIVO FISSO O IMMOBILIZZATO (Af)</b>		€ 1.197.369	€ 1.196.722
Immobilizzazioni immateriali	(BI)	€ 272	€ 272
Immobilizzazioni materiali	(BII)	€ 1.197.097	€ 1.196.450
Immobilizzazioni finanziarie	(BIII)		
Risconti pluriennali e disaggi su prestiti compresi nella voce D			
<b>ATTIVO CORRENTE (Ac)</b>		€ 276.133	€ 284.250
Magazzino (M)	(CI+ D1)	€	€
Liquidità differite (Ld)	A + BIII1 + CII(al netto di CII1) + CIII + D2	€ 245.577	€ 273.961
Liquidità immediate (Li)	(CIV)	€ 30.556	€ 10.289
<b>CAPITALE INVESTITO (CI=Af+Ac)</b>		€ 1.473.502	€ 1.480.972
<b>PASSIVO</b>			
<b>MEZZI PROPRI (Mp)</b>		€ 612.141	€ 669.884
Capitale sociale (Cs)	(AI)	€ 1.067.566	€ 1.067.566
Riserve (R)	(A al netto di AI)	-€ 455.425	-€ 397.682
<b>PASSIVITA' CONSOLIDATE (Pml)</b>	(B + C +D)1	€ 439.143	€ 420.740
Finanziarie		€	€
Non finanziarie		€ 439.143	€ 420.740

<b>PASSIVITA' CORRENTI (Pc)</b>	<b>(B + C + D)2 + E</b>	€ 422.218	€ 390.348
Finanziarie		€ 49	€ 57
Non finanziarie		€ 422.169	€ 390.291
<b>CAPITALE DI FUNZIONAMENTO (CF=Mp+Pml+Pc)</b>		€ 1.473.502	€ 1.480.972

Il seguente prospetto di stato patrimoniale, riclassificato secondo il criterio della suddivisione per "aree funzionali", consente una scomposizione degli impieghi e delle relative fonti di finanziamento, rispetto alla funzione svolta dagli elementi dell'attivo con riguardo all'attività operativa.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO PER AREE FUNZIONALI			
AZIENDA MOBILITA' UFITANA S.P.A. A SOCIO			
IMPIEGHI	Macroclassi o voci del conto economico	Esercizio corrente	Esercizio precedente
	civilistico	2020-0	2019-0
<b>CAPITALE INVESTITO OPERATIVO (CIO)</b>	<b>B1 + C1 + D1</b>	€ 1.442.946	€ 1.470.683
Passività operative (PO)	<b>B + C + D2 + E1</b>	€ 861.312	€ 811.031
<b>CAPITALE INVESTITO OPERATIVO NETTO (CION)</b>		€ 581.634	€ 659.652
IMPIEGHI EXTRAOPERATIVI	<b>A + B2 + C2 + D2</b>	€ 30.556	€ 10.289
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>		€ 612.190	€ 669.941
<b>FONTI</b>			
MEZZI PROPRI (MP)		€ 612.141	€ 669.884
DEBITI FINANZIARI (DF)	Debiti al netto di PO	€ 49	€ 57
<b>CAPITALE DI FINANZIAMENTO (CF)</b>		€ 612.190	€ 669.941

Di seguito rappresentiamo lo schema di conto economico riclassificato secondo il criterio della pertinenza gestionale che rappresenta la base informativa per poter svolgere un'adeguata analisi reddituale.

<b>CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO SECONDO IL CRITERIO DELLA PERTINENZA GESTIONALE</b>			
<b>AZIENDA MOBILITA' UFITANA S.P.A. A SOCIO</b>			
Aggregati	Macroclassi civilistico	Esercizio corrente 2020-0	Esercizio precedente 2019-0
<b>Ricavi delle vendite (Rv)</b>	A1	€ 716.084	€ 865.940
<b>Produzione interna (Pi)</b>	A2 + A3 + A4	49.834	26.044
<b>A. VALORE DELLA PRODUZIONE OPERATIVA</b>	A (al netto di A5)	€ 765.918	€ 891.984
<b>B. Costi operativi esterni</b>		€ 261.505	€ 340.065
<b>C. VALORE AGGIUNTO (VA)</b>	A-B	€ 504.413	€ 551.919
<b>D. Costi del personale (Cp)</b>	B9	€ 562.130	€ 615.441
<b>E. MARGINE OPERATIVO LORDO (MOL)</b>		<b>-€ 57.717</b>	<b>-€ 63.522</b>
<b>Ammortamenti</b>	B10		€ 44.632
<b>F. RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>-€ 57.717</b>	<b>-€ 108.154</b>
<b>Risultato dell'area accessoria</b>	A5 – B14		
<b>Risultato dell'area finanziaria (al netto degli oneri finanziari)</b>	C (al netto di C17) + D	25	€ 1.480
<b>G. EBIT NORMALIZZATO</b>	A- B +/- C (al netto di C17) +/- D	<b>-€ 57.742</b>	<b>-€ 106.674</b>
<b>Risultato dell'area straordinaria</b>	a5+ E20-E21		€ 106
<b>H. EBIT INTEGRALE</b>			<b>-€ 106.568</b>
<b>Oneri finanziari (Of)</b>	C17	25	641
<b>H. RISULTATO ANTE IMPOSTE (RL)</b>	A – B +/- C +/- D +/- E	-57.742	-107.209
<b>Imposte sul reddito</b>	20		
<b>I. RISULTATO NETTO (RN)</b>	21	-57.742	-107.209

<b>ANDAMENTO MARGINI DI RICAVI E DI REDDITO</b>						
<b>AZIENDA MOBILITA' UFITANA S.P.A. A SOCIO</b>						
Esercizio	VPO	MOL	RO	EBIT INTEGRALE	Risultato ante-imposte	Risultato Netto
<b>2020</b>	€ 765.918	<b>-€ 57.717</b>	<b>-€ 57.717</b>	<b>-€ 57.742</b>	<b>-€ 57.742</b>	<b>-€ 57.742</b>
<b>2019</b>	€ 891.984	<b>-€ 63.522</b>	<b>-€ 108.154</b>	<b>-€ 106.568</b>	<b>-€ 107.209</b>	<b>-€ 107.209</b>
<b>Variazione</b>	<b>-€ 149.856</b>	€ 5.805	€ 50.437	€ 48.826	€ 49.467	€ 49.467

La riduzione della perdita del bilancio 2020 rispetto all'esercizio precedente è la diretta conseguenza degli effetti della emergenza epidemiologica, che hanno causato una riduzione straordinaria della domanda dei servizi che ha inciso sul calo delle entrate dirette e sulla riduzione dei costi del personale e di impiego dei mezzi di trasporto.

Tav. 11 INDICI DI REDDITIVITA'			
Ditta AZIENDA MOBILITA' UFITANA S.P.A. A SOCIO			
Indicatore	Macroclassi	2020-0	2019-0
ROE netto	Risultato netto/Mezzi propri	-9,43%	-16,00%
ROE lordo	Risultato lordo/Mezzi propri	-9,43%	-16,00%
ROI	Risultato operativo/CF	-3,92%	-7,30%
ROS	Risultato operativo/Ricavi di vendite	-8,06%	-12,49%

Il patrimonio netto è passato da euro 669.884 ad euro 612.141 con una variazione negativa pari ad euro 57.742.

### Ambiente e personale

Ai sensi dell'art. 2428 comma 2 del Codice Civile qui di seguito si forniscono le informazioni attinenti all'ambiente e al personale.

Per quanto concerne le tematiche ambientali la società è risultata aggiudicataria del Bando Regionale per l'assegnazione in comodato d'uso di nuovi mezzi con migliori prestazioni di consumo e più ecologici.

Per quanto concerne il personale, la società ha intrapreso ormai da tempo tutte le iniziative necessarie alla tutela dei luoghi di lavoro, secondo quanto disposto dalla legislazione in materia.

Si forniscono inoltre i seguenti significativi indicatori:

### Composizione

	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai
Uomini (numero)	0	0	1	14
Contratto a tempo indeterminato	0	0	1	14

### Formazione

La formazione del personale dipendente rappresenta un investimento strategico per aggiornare le competenze.

A seguito dell'emergenza sanitaria da Covid-19 si è provveduto all'adeguamento del Dvr sulla valutazione del rischio biologico.

La società attua il protocollo condiviso tra Governo e parti sociali per la regolamentazione delle misure per il contrasto ed il contenimento dell'emergenza epidemiologica.

**Modalità retributive**

Il contratto di lavoro applicato è il c.c.n.l. degli autoferrotranvieri.

**Descrizioni dei principali rischi e incertezze cui la società è esposta**

La società ha strutturato un adeguato processo di identificazione, monitoraggio e gestione dei principali rischi che potrebbero compromettere il raggiungimento degli obiettivi aziendali.

Ai sensi dell'art. 2428 comma 1 del Codice Civile qui di seguito sono indicati i principali rischi cui la società è esposta:

**Rischio di mercato**

Il rischio viene stimato moderato in attesa di una profonda riorganizzazione aziendale che dovrà essere prospettata nel piano di risanamento di prossima stesura che avrà il compito di prevenire l'aggravamento della crisi.

**Rischio di liquidità**

Il rischio di liquidità rappresenta il rischio che le risorse finanziarie disponibili non siano sufficienti a soddisfare, nei termini e nelle scadenze stabilite, gli impegni derivanti dalle passività finanziarie. In assenza di un immediato intervento del Socio Unico per il ripiano delle perdite di esercizio e la gestione dei contenziosi pendenti con il personale dipendente sarebbe pregiudicata la continuità del servizio.

**Strumenti finanziari**

Ai sensi dell'art. 2428 n. 6bis del Codice Civile, si comunica che la società non utilizza strumenti finanziari.

**Attività di ricerca e sviluppo**

Nel corso dell'esercizio la Vostra società non ha sostenuto costi in attività di ricerca e di sviluppo.

**Investimenti**

La società prosegue la politica di svecchiamento del parco rotabile attraverso l'accesso ai fondi regionali e statali.

**Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consociate**

Ai sensi dell'art. 2497 e segg. c.c. la Vostra società è soggetta a direzione o coordinamento da parte dell'ente pubblico proprietario Comune di Ariano Irpino.

La Società ha adempiuto agli obblighi di pubblicità previsti dall'art. 2497-bis, indicando la propria soggezione all'altrui attività di direzione e coordinamento negli atti e nella corrispondenza; ai sensi del comma 4 dell'art.

2497-bis c.c..

La società AMU soggiace all'esercizio del controllo analogo da parte dell'ente controllante attraverso apposito regolamento che disciplina le modalità del controllo strategico ed operativo esercitato dal controllore sulla azienda controllata.

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

La società comunica ai sensi di quanto disposto dall'art. 2428, comma 2, punti 3) e 4) del Codice Civile che non detiene azioni proprie né azioni o quote di società controllanti.

### **Evoluzione prevedibile della gestione**

Con riferimento all'evoluzione della gestione dell'esercizio 2021 è necessario effettuare una valutazione sull'assetto organizzativo e dei servizi che dovrà assumere la nostra società soprattutto nel periodo post-Covid19.

E' necessario costruire un nuovo modello di mobilità cittadina attraverso la redazione del piano industriale e di risanamento, mettendo in campo soluzioni innovative nel rispetto dei vincoli di sicurezza sanitaria.

L'obiettivo è rendere l'offerta di mobilità più efficiente e sostenibile per il post-Covid19 attraverso un continuo monitoraggio dell'evoluzione della domanda di mobilità e della trasformazione dell'offerta nell'ottica di una maggiore efficienza.

Le linee strategiche in corso di definizione nel piano pluriennale riguardano nello specifico il raggiungimento delle seguenti milestones:

- a) Esigenza di regolamentazione del traffico cittadino;
- b) Svecchiamento del parco rotabile;
- c) Azzeramento/accorpamento corse antieconomiche;
- d) Implementazione di una specifica gamma di servizi a domanda;
- e) Gestione diretta dei parcheggi a raso e coperti;
- f) Contenimento dei costi del personale dipendente.

Per la sostenibilità economica del nuovo piano di ristrutturazione e risanamento il Socio Unico è chiamato a valutare gli opportuni interventi di carattere finanziario in una logica di investimento sul territorio di competenza, valutandone costi e benefici.

Nel corso dell'anno 2020 abbiamo registrato una riduzione degli introiti per servizi di tpl di circa 150 k euro. La Regione è intervenuta parzialmente, per compensare le minori entrate, con un contributo di circa 21 k euro.

La società, al fine di contenere la perdita di esercizio e non gravare eccessivamente sulla gestione operativa, in maniera fuorviante rispetto ad una rappresentazione maggiormente aderente alla effettiva gestione del complesso aziendale nel periodo dell'emergenza sanitaria, ha optato per la deroga relativa alla sospensione degli ammortamenti di cui all'art.60, comma 7-bis della legge n.126/2020.

I costi di gestione caratteristica al netto degli ammortamenti dei beni strumentali sono risultati pari ad euro 823.635 rispetto ad euro 955.506 dell'esercizio precedente con una variazione negativa di euro 131.871.

La società ai sensi dell'art.7 del D.L. 23/2020 ha esercitato la deroga alle disposizioni relative alla prospettiva della continuità aziendale.

Di conseguenza nella redazione del bilancio di esercizio in corso al 31.12.2020 la valutazione delle diverse voci è stata effettuata nella prospettiva della continuazione dell'attività di cui all'art.2423 bis c.1 n.1 del codice civile.

La gestione aziendale ed i conti dell'esercizio 2020 sono stati fortemente alterati dall'emergenza sanitaria, alla quale le risposte normative, si sono tradotte nei provvedimenti di lockdown, chiusura delle attività e limitazione degli spostamenti che hanno avuto un impatto eccezionale sulla fruizione del tpl.

Riguardo ancora le misure di cui all'art.6 del D.L.23/2020 volte alla disapplicazione degli articoli 2446, commi 2 e 3, 2447, 2482-bis, commi 4, 5 e 6, e 2482-ter c.c. si rappresenta che la riduzione di oltre un terzo del Patrimonio Netto permane alla luce delle perdite iscritte nel bilancio alla data del 31.12.2019.

Nondimeno non è da escludersi che nel corso del corrente esercizio 2021 possano manifestarsi risultati ancora negativi o comunque insufficienti a riassorbire parte delle perdite (quantomeno quelle del 2020).

In ragione di quanto innanzi esposto l'assemblea dei soci convocata per l'approvazione del bilancio dovrà pronunciarsi sulla ricapitalizzazione della società o in alternativa procedere alla riduzione del capitale per la copertura delle perdite di esercizio.

Resta fondamentale valutare le condizioni di ripristino dell'equilibrio economico attraverso il piano industriale di risanamento che sarà presentato dopo l'approvazione del bilancio di previsione 2021 da parte del Socio Unico pubblico che renderà evidenti gli impegni di risorse finanziarie pubbliche per la gestione del servizio di tpl esercito dalla sua partecipata AMU.

### **Sedi secondarie**

La società non dispone di sedi secondarie.

### **Approvazione del bilancio**

Vi proponiamo di approvare il Bilancio di esercizio al 31/12/2020 e di:

- a) ripianare la perdita di esercizio riportata a nuovo esercizio di complessivi euro 57.742;
- b) convocare l'assemblea straordinaria per la ricapitalizzazione o in subordine la riduzione del capitale in conseguenza delle perdite superiori al terzo del Patrimonio Netto alla data del 31.12.2019.

L'Organo Amministrativo

*Ivanoe Cocca*