BILANCIO

2020

SOMMARIO

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO 4

INFORMATIVA SULLA SOCIETÀ 4

LA STORIA 4

MISSIONE E VALORI AZIENDALI 7

RELAZIONE SULLA GESTIONE 9
- APPROVAZIONE DEL BILANCIO DI ESERCIZIO 9
- SINTESI DEI RISULTATI 9

FATTI DI RILIEVO DELL'ESERCIZIO 10
- LA GESTIONE ONE SCARL 10
- IL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 11
- INVESTIMENTI 12
- PROGETTI FINANZIATI 14
- PROGETTI MOBILITA' 15
- COMUNICAZIONE 15
- RETE DI VENDITA 20
- ANALISI DEI DATI DEI RECLAMI 22
- TERRITORIO 22
- LINEE A LUNGA PERCORRENZA A PRENOTAZIONE 23
- SANZIONI 23
- SERVIZI BUSINESS LINE 24
- SERVIZI NOLEGGIO CON CONDUCENTE 25

CONTESTO MACRO ECONOMICO E NORMATIVO 26
- IL CONTESTO NAZIONALE 26
- I NUMERI DEL TPL IN ITALIA 28
- GLI IMPATTI DEL COVID-19 SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 28
- LO SQUILIBRIO ECONOMICO DI SETTORE NEL 2020 29
- QUADRO NORMATIVO SUL FINANZIAMENTO DEL SETTORE 30
- GARA PER L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO SUL BACINO UNICO REGIONALE E CONTENZIOSO 34
- COSTO DEL GASOLIO 34

PERSONALE 37
- CLIMA SOCIALE POLITICO E SINDACALE 37
- FORMAZIONE 38
- ANDAMENTO ENTRATE / USCITE PERSONALE NELL'ANNO 38

SISTEMA DI GESTIONE DEI RISCHI D.lgs.231/01 39

DATI GESTIONALI E STATISTICI 41
VIAGGIATORI TRASPORTATI PER BACINO 41
RICAVI TIEMME DA TITOLI DI VIAGGIO 41
LE PERCORRENZE IN CHILOMETRI PER TIPOLOGIA DI SERVIZIO 44
CARBURANTE UTILIZZATO 45
CHILOMETRI PERCORSI PER TIPO DI CARBURANTE 45
PARCO BUS DI PROPRIETÀ AL 31.12.2020 45
INDICE SINTETICO DI QUALITÀ DEL SERVIZIO PERCEPITO DAI VIAGGIATORI 46
INFORMAZIONI SUL PERSONALE 46

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA 48
ATTIVITA' 48
PASSIVITA' 51
STATO PATRIMONIALE GESTIONALE 53
COMPOSIZIONE POSIZIONE FINANZIARIA NETTA 54
QUADRO DI SINTESI DELLA SITUAZIONE FINANZIARIA 54

SITUAZIONE ECONOMICA 57
CONTO ECONOMICO A VALORE AGGIUNTO 57
INDICATORI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA 59

INFORMAZIONI EX ART 2428 C.C. 62

PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE A CUI È ESPOSTA LA SOCIETÀ 62

SISTEMA INTEGRATO DI GESTIONE DELLE CERTIFICAZIONI 63

INFORMATIVA SULL'AMBIENTE 64

RICERCA E SVILUPPO 64
SISTEMI TECNOLOGICI A SUPPORTO DEL SERVIZIO E DEL CLIENTE 65
SISTEMI TECNOLOGICI A SUPPORTO DELLA DIREZIONE AZIENDALE 66

RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI 67

AZIONI PROPRIE 68

AZIONI/QUOTE DELLA SOCIETÀ CONTROLLANTE 68

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL' ESERCIZIO 69

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE 69

TIEMME S.P.A.

Sede legale e operativa:	VIA GUIDO MONACO, 37 - 52100 **AREZZO**
Sede operativa:	Via Topazio, 12 - 58100 **GROSSETO**
Sede operativa:	Via L.Da Vinci, 13 - 57025 **PIOMBINO** (Li)
Sede operativa:	S.S. 73 Levante, 23 – Loc. Due Ponti - 53100 **SIENA**
Iscritta al Registro Imprese di	AREZZO
C.F. e numero iscrizione:	02046440513
Iscritta al R.E.A. di AREZZO n.	157781
Capitale Sociale sottoscritto	€ 18.000.000,00 Interamente versato
Partita IVA	02046440513

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

Consiglio di Amministrazione

Presidente:	Massimiliano Dindalini
Vice-Presidente:	Gianmarco Mancini
Consiglieri:	Guido Delmirani
	Marisa Perugini

Direttore Generale

Piero Sassoli

Collegio Sindacale

Presidente:	Gianni Baldini
Sindaci effettivi:	Silvano Materazzi
	Alberto Bambagini
Sindaci supplenti:	Claudio Innocenti Periccioli
	Claudia Piano

Società di Revisione

UNIAUDIT S.R.L.

INFORMATIVA SULLA SOCIETÀ

LA STORIA

Tiemme Spa (acronimo di Toscana Mobilità) è nata il 22 luglio 2010 dal processo di aggregazione dei rami gestionali delle quattro società madri operanti nella province di Arezzo (Lfi Spa), Siena (Train Spa), Grosseto (Rama Spa) e nel territorio di Piombino e Val di Cornia (Atm Spa). Il progetto di aggregazione è stato preceduto da un studio durato mesi che ha visto l'approvazione dei Consigli di Amministrazione di tutti i numerosi Enti Locali soci delle quattro aziende coinvolte.

Il progetto realizzato, in linea con le nuove esigenze del mercato, ha raggiunto l'obiettivo di innalzare il livello dei servizi ai cittadini e di garantire uno strategico rafforzamento competitivo di aziende profondamente radicate sul territorio toscano. Attraverso la nascita di Tiemme è stato quindi possibile acquisire maggiore competitività e fornire risposte concrete alle crescenti necessità di efficienza ed efficacia dei servizi.

In Tiemme sono stati conferiti gli asset delle società madri quali

bus, attrezzature delle officine, tecnologie e personale. Le singole società madri (Atm Spa, Train Spa, Rama Spa e Lfi Spa) hanno invece conservato la proprietà degli immobili e la partecipazione in Tiemme Spa nelle quote di seguito indicate:

Socio	Nominale	Quota
TRA.IN S.p.A.	6.609.600	36,72%
LFI S.p.A.	5.457.600	30,32%
RAMA S.p.A.	5.240.234	29,11%
ATM S.p.A.	439.200	2,44%
Azioni proprie	253.366	1,41%
Capitale	**18.000.000**	**100%**

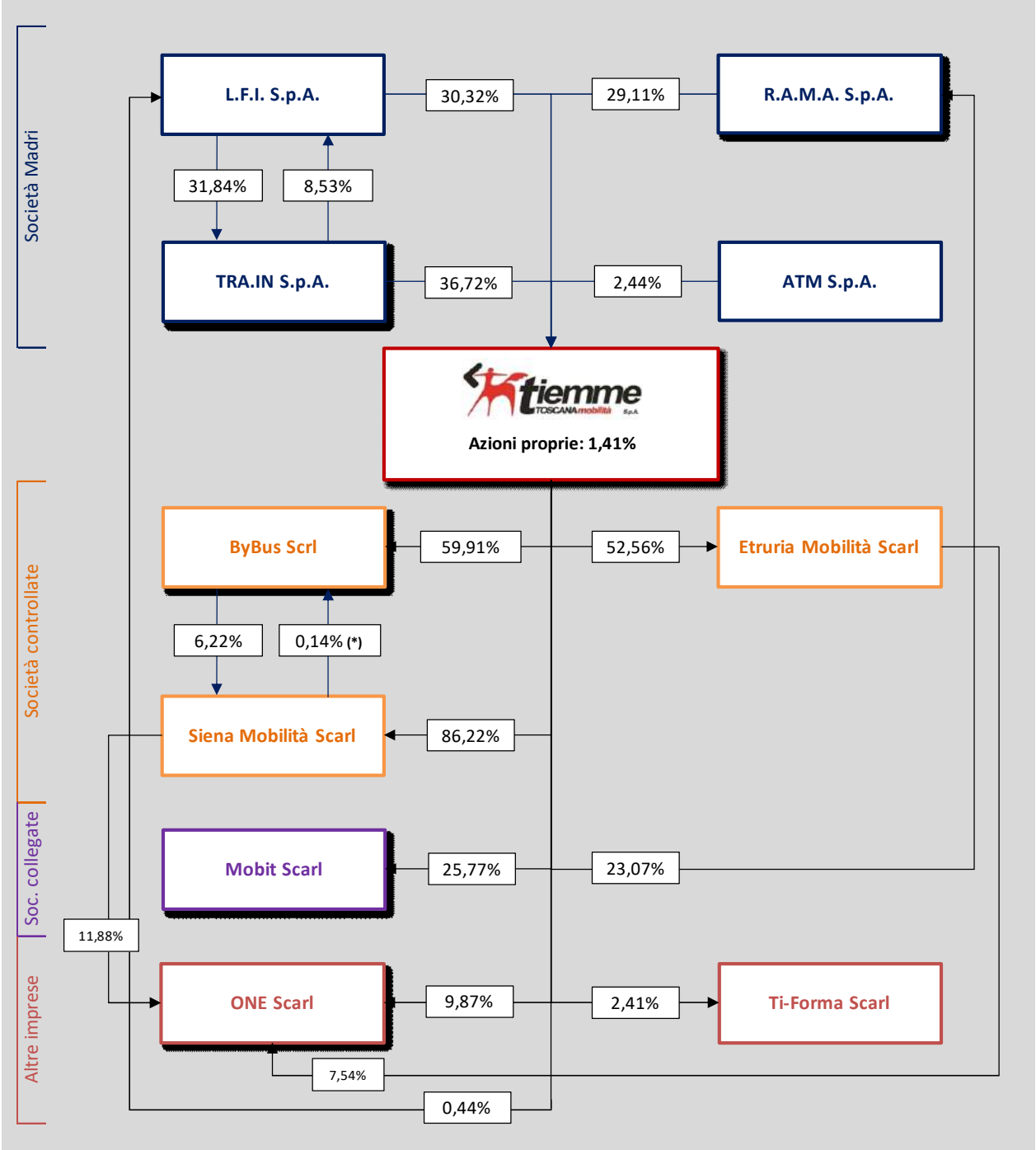
Tiemme svolge nell'intero bacino della Toscana Meridionale le seguenti attività:

- servizi di trasporto pubblico locale (direttamente e all'interno di società consortili);
- attività di noleggio;
- servizi a contratto (scuolabus, servizi navetta);
- linee autorizzate;
- manutenzione del parco veicoli (gestione officine, manutenzioni esterne);
- attività amministrative e di corporate (acquisti, gestione personale, contabilità, ecc.).

A fine esercizio 2020 Tiemme, nonostante gli effetti della pandemia, ha rilevato una produzione di:

- 26 milioni di vetture-km/anno;
- 15,6 milioni di passeggeri annui;
- 737 mezzi nel parco bus;
- 1036 addetti;
- 88 milioni di euro di ricavi;
- 4 sedi operative (Arezzo, Grosseto, Siena e Piombino);

Di seguito si riporta la struttura delle società correlate di Tiemme.


Società Madri
Società controllate
Soc. collegate
Altre imprese
L.F.I. S.p.A.
30,32%
29,11%
R.A.M.A. S.p.A.
31,84%
8,53%
TRA.IN S.p.A.
36,72%
2,44%
ATM S.p.A.
tiemme
Azioni proprie: 1,41%
ByBus Scrl
59,91%
52,56%
Etruria Mobilità Scarl
6,22%
0,14% (*)
Siena Mobilità Scarl
86,22%
Mobit Scarl
25,77%
23,07%
11,88%
ONE Scarl
9,87%
2,41%
Ti-Forma Scarl
7,54%
0,44%

MISSIONE E VALORI AZIENDALI

Per Tiemme il benessere della comunità passa dalla costruzione di assetti della mobilità tecnologicamente all'avanguardia, compatibili con la gestione ottimale del servizio, la protezione dell'ambiente, la salute e la sicurezza dei dipendenti e dei clienti. In una parola con una migliore qualità della vita.
In questa direzione si muove anche l'attenzione di Tiemme verso le Amministrazioni Pubbliche, con le quali intende condividere progetti e soluzioni ai problemi della qualità offerta al territorio.
Tiemme vuole quindi essere l'operatore leader nel settore della mobilità per tutta la Toscana Meridionale, fornendo servizi di trasporto collettivo ottimali, nel rispetto di una moderna gestione integrata della Qualità, dell'Ambiente, della Sicurezza e della Responsabilità Sociale.
Tutto questo, però, nella piena consapevolezza di operare secondo regole di mercato. Per compiere la sua missione e garantire la costruzione di assetti d'interesse generale come quelli citati, Tiemme adotta quindi una gestione di carattere industriale, perfettamente sostenibile dal punto di vista economico e finanziario.
Da qui l'attenzione costante all'ottimizzazione delle risorse e dei mezzi impiegati per generare ricchezza da re-investire in fattori produttivi e tecnologie sempre più avanzate.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

2020

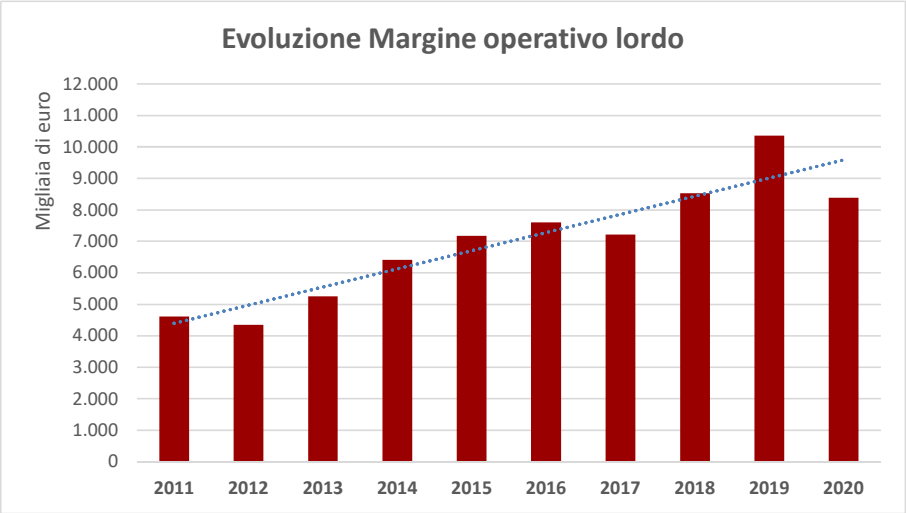
RELAZIONE SULLA GESTIONE

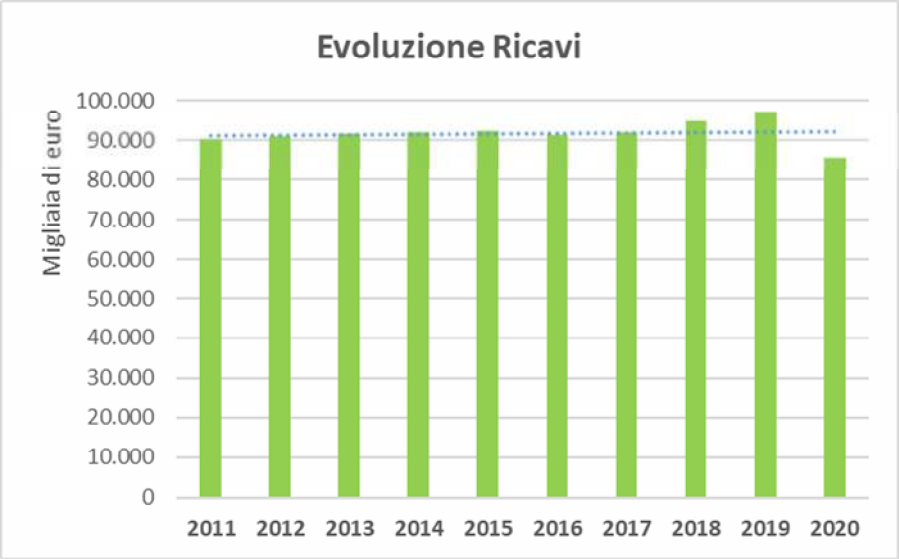
APPROVAZIONE DEL BILANCIO DI ESERCIZIO

La società, ai sensi dell'art. 2364 del codice civile, ha fatto utilizzo della clausola dell'art.12 dello statuto che prevede la possibilità di approvare il bilancio d'esercizio nel termine dei 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale. Tale proroga, deliberata dal Consiglio di Amministrazione il 9 marzo 2021, si è resa necessaria per tenere conto di alcune poste di rilievo previste dal contratto ponte 2018-2019. La proroga era comunque prevista dall'art. 3, comma 3, D.L. n. 183/2020 (conv. in L. 21/2021).

SINTESI DEI RISULTATI

L'esercizio 2020 si è chiuso con una perdita di **643 mila euro**.
Sul risultato insistono ammortamenti e accantonamenti per 7.100 migliaia di euro (al netto della quota dei contributi c/impianti).
Il margine operativo lordo, pari a **8.354 migliaia di euro**, è diminuito di 1.970 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, con un'incidenza sul valore della produzione che è scesa dal 11,0% al **10,1%.**





FATTI DI RILIEVO DELL'ESERCIZIO

Di seguito gli eventi principali che hanno caratterizzato l'esercizio 2020.

LA GESTIONE ONE SCARL

Nel corso del 2020 è proseguita l'attività di gestione del servizio da parte del consorzio One scarl, la società consortile, nata il 21 Dicembre 2017, che raccoglie in un unico soggetto i 12 gestori dei servizi di TPL su gomma che operano su tutti i 14 bacini territoriali della Toscana.

ONE scarl è stata titolare, nel biennio 2018-2019, del "Contratto ponte", stipulato il 29 dicembre 2017 con la Regione Toscana e con i due concorrenti Mobit Scarl e Autolinee Toscane Spa, al fine di regolare il trasporto pubblico in tutta la Toscana. Alla scadenza del contratto, a partire quindi dal mese di gennaio 2020, ONE scarl ha continuato ad operare in forza di successivi atti d'obbligo imposti dalla Regione Toscana con cadenza mensile (con unica eccezione nel bimestre marzo-aprile 2020) ai sensi dell'art.5 comma 5 del Regolamento CE n.1370/2007. Questo al fine di assicurare la continuazione del servizio in attesa della conclusione del contenzioso per l'aggiudicazione della gara regionale.
Il contratto aveva lo scopo di anticipare alcuni degli effetti previsti dalla gara unica (semplificazione tariffaria, investimenti in materiale rotabile e nuove tecnologie, riprogettazione di alcuni lotti di servizio).
I buoni risultati conseguiti nel biennio del Contratto ponte in termini di capacità organizzativa e di coordinamento, nuovi investimenti, miglioramento della sicurezza e controllo delle dinamiche finanziarie hanno consentito all'azienda di contenere il danno economico e soprattutto di coprire senza soluzione di continuità le tensioni finanziarie riscontrate in un anno complesso come quello appena trascorso in cui per alcuni mesi i ricavi da titoli di viaggio si sono sostanzialmente azzerati.

COMPOSIZIONE SOCIETARIA

Le quote societarie delle Società consorziate corrispondono alla quota di volume di produzione chilometrico dei servizi TPL svolti dalle Società consorziate e/o dai Soci delle stesse al momento della sottoscrizione del "Contratto Ponte".

Di seguito si riporta la composizione societaria di ONE Scarl:

MacroArea/Socio		Quota consortile euro	Quota consortile %
Toscana Nord	CPT	8.700	8,70%
	CTT NORD	10.780	10,78%
	VAIBUS	10.300	10,30%
Firenze	ATAF&LINEA	18.560	18,56%
Toscana Centro	CAP	6.490	6,49%
	BLUBUS	6.820	6,82%
	PIU'BUS	2.010	2,01%
	ACV	3.450	3,45%
	AMV	3.600	3,60%
Toscana Sud	TIEMME	9.870	9,87%
	ETRURIA MOBILITA'	7.540	7,54%
	SIENA MOBILITA'	11.880	11,88%
Totale		**100.000**	**100%**

Tiemme possiede complessivamente il 24,07%, di cui il 9,87% direttamente ed il 14,20% attraverso le controllate Etruria Mobilità e Siena Mobilità.
La Società è amministrata da un Consiglio di Amministrazione composto da sette membri, di cui due nominati da Tiemme, che ha delegato le proprie competenze ad un Comitato Esecutivo per la gestione ordinaria del "Contratto Ponte".
Il Comitato Esecutivo è composto da n.3 Consiglieri di cui uno designato da Tiemme.

FUNZIONAMENTO DEL CONSORZIO

L'attività della Società consortile, sia con riguardo alla gestione del contratto ponte con la Regione, sia con riguardo al governo dei rapporti interni con i Consorziati, nonché per ogni rapporto consortile con terzi, è strutturata ed articolata su quattro aree funzionali: Affari Generali, Esercizio, Commerciale e Contabilità e Finanza. Il referente responsabile di quest'ultima è nominato da Tiemme.
Con particolare riferimento alla gestione finanziaria del consorzio, Tiemme ha svolto un compito fondamentale, non soltanto di coordinamento dal punto di vista amministrativo di tutte le Società consorziate, ma anche di affiancamento alla Regione Toscana che durante il contratto ponte ha consentito a One di ridurre il ciclo del corrispettivo (dall'emissione della fattura al pagamento dei consorziati) a 9,4 giorni lavorativi. Compito che nel 2020 si è notevolmente complicato a seguito della conclusione del contratto ponte, dell'avvio di atti d'obbligo mensili e dell'introduzione da parte della Regione di nuove procedure di liquidazione del corrispettivo legate all'emergenza Covid-19.

EMISSIONE, VENDITA, CONTROLLO E PROVENTI DEI TITOLI DI VIAGGIO

I titoli di viaggio sono emessi, venduti e controllati direttamente da ciascun Consorziato per il bacino territoriale di propria competenza con proprio distinto profilo fiscale.
Il relativo incasso è di competenza di ciascun Consorziato e rimane ad esso definitivamente acquisito a fronte dei servizi svolti. Parimenti dicasi per i proventi delle multe.

IL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il servizio di trasporto pubblico offerto da Tiemme, nel corso del 2020, è stato regolato nell'ambito degli atti d'obbligo imposti dalla Regione Toscana a ONE scarl.
Nel corso dell'anno la quota di produzione Tiemme è stata di 27.348.504 km al netto dei servizi flessibili.

A consuntivo nell'anno 2020 Tiemme ha prodotto 24.578.816 km al netto dei servizi flessibili. Il 10,13% di minori percorrenze (come differenza tra programmato ed effettivamente svolto) è dovuto al lock down primaverile, che ha determinato il 31,3% in meno di servizi svolti. Tale riduzione si è protratta, vista la bassa frequentazione causa Covid delle linee, anche durante l'estate, durante la quale sono stati effettuati minori chilometri per il 6%. Tali riduzioni, però, sono state comunque pagate, grazie ai provvedimenti emanati dal Governo, come se i servizi programmati fossero stati svolti nella loro interezza.
La produzione dei servizi flessibili a consuntivo, è stata uguale a quella programmata e cioè 9.019 ore.
Il Covid ha prodotto poi un altro effetto per ciò che riguarda l'esecuzione dei servizi. Per fare sì che il numero dei trasportati non superasse l'80% della capienza massima di ogni autobus (come da Decreti del Governo), a fronte del 100% degli studenti in presenza, sono stati effettuati dei potenziamenti ai servizi scolastici. Tali potenziamenti, interamente pagati dalla Regione Toscana, sono stati effettuati da parte di noleggiatori privati, che, avendo l'attività ferma - sempre causa Covid -, avevano abbastanza mezzi a diposizione in grado di soddisfare le nostre richieste.
In definitiva l'attività di riorganizzazione/ampliamento/riduzione dei servizi è stata portata avanti in linea con quanto richiesto da enti e utenti, sempre tenendo conto i vari vincoli imposti dal susseguirsi dei Decreti emessi dal Governo per il contrasto della pandemia da Covid.
Anche dal punto di vista della regolarità del servizio, si è registrato un notevole miglioramento, anche grazie alla continuazione dell'esperienza, avviata nel 2018, della sala controllo su Grosseto, per la gestione delle linee regionali; ma anche grazie alla messa in esercizio del cruscotto direzionale integrato a supporto dinamico delle decisioni.
Per quanto attiene allo svolgimento puntuale del servizio, nel corso del 2020, sono state numerosissime le modifiche di rilievo ai servizi programmati in termini di variazioni di percorsi e/o orari.

INVESTIMENTI

INVESTIMENTI IN IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Nel corso dell'esercizio Tiemme ha effettuato nuovi investimenti per 822 migliaia di euro rappresentati prevalentemente da sistemi software e migliorie su beni di terzi. Per i dettagli si rimanda alla sezione "Immobilizzazioni-Movimenti delle immobilizzazioni immateriali" della Nota Integrativa.

INVESTIMENTI IN IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Nel corso del 2020 sono inoltre stati effettuati investimenti in immobilizzazioni materiali per complessivi 9.158 migliaia di euro rappresentati principalmente da investimenti in bus per 7.517 migliaia di euro. Per i dettagli si rimanda alla sezione "Immobilizzazioni-Movimenti delle immobilizzazioni materiali" della Nota Integrativa.
Sono state inoltre rilevate immobilizzazioni in corso per 1.336 migliaia di euro, di cui 1.295 migliaia per forniture autobus e per 41 mila euro oneri accessori su fabbricati.

INVESTIMENTI RINNOVO PARCO MEZZI

Anche nel 2020 è continuato il progetto di rinnovamento della flotta autobus, che si è concretizzato nell'acquisto di n.32 nuovi autobus TPL, tutti interurbani, per una spesa complessiva di 6.597 migliaia di euro di cui:

- n. 29 di nuova immatricolazione pari a 6.252 migliaia di euro;
- n. 3 usati pari a 345 mila euro.

21 dei nuovi mezzi TPL hanno beneficiato di contributi pubblici per complessivi 2.704 migliaia di euro, solo parzialmente erogati alla data di redazione del presente Bilancio.

Tali acquisti ha avuto, come prioritario obiettivo, una mobilità più sostenibile, attraverso l'introduzione di autobus di ultima generazione, con motorizzazione dai minimi livelli inquinanti (Euro 6 e superiori), avanzati standard di sicurezza e tecnologie di bordo. Con questi ultimi investimenti il parco autobus interurbano ha rilevato un abbassamento dell'età media da 12,19 anni a 11,67.

Se negli anni scorsi, infatti, ci eravamo concentrati sul rinnovo della flotta bus urbani, abbassare l'età media dei mezzi impiegati sulle tratte extraurbane, ci consente di dare risposte concrete ai nostri utenti, che utilizzano quotidianamente i nostri servizi per muoversi sul territorio per esigenze di studio e di lavoro.

Questi investimenti testimoniano l'impegno profuso dall'azienda nel rinnovo del parco e negli investimenti in tecnologie. Dalla costituzione Tiemme ha, infatti, investito in autobus un importo di oltre 60 milioni di euro, di cui 35,5 milioni di euro in autofinanziamento ed in altre immobilizzazioni circa 24 milioni di euro.

Il percorso di rinnovamento intrapreso da Tiemme prosegue nel corso dell'anno 2021, nonostante la mancanza di contributi certi stanziati dalla Regione Toscana, con l'indizione di una gara per tre lotti, finalizzata alla sottoscrizione di tre accordi quadro per:

- 35 autobus interurbani 12 mt, trazione diesel, con un primo contratto applicativo per 14 unità;
- 18 autobus interurbani 10,5 mt, trazione diesel, con un primo contratto applicativo per 3 unità;
- 15 autobus urbani 10,5 mt, trazione metano, con un primo contratto applicativo per 6 unità.

Alla data di redazione del presente documento i tre lotti sono stati assegnati:

- il primo lotto alla società Irisbus al prezzo di euro 212.500 cad.;
- il secondo lotto alla società Irisbus al prezzo di euro 208.500 cad.;
- il terzo lotto alla società Industria Italiana Autobus al prezzo di euro 238.000 cad.

MONETICA/EMV A BORDO

Nel corso del 2020, oltre al consolidamento della rete di servizio EMV CLESS di bordo su tutti gli urbani principali aziendali (Grosseto, Siena, Arezzo), sugli urbani minori di Castiglione della Pescaia (GR) e San Gimignano (SI) e sulla tratta extraurbana Siena – San Gimignano, gran parte del lavoro si è concentrato sugli adeguamenti HW/SW necessari a consentire alle nuove Obliteratrici AEP F3B di gestire dinamicamente più bacini nonché di permettere l'obliterazione mediante smartphone/NFC e lettura ottica.

A quest'ultimo proposito in particolare sono proseguiti sviluppi ad hoc in collaborazione tra AEP, ALLBUS e CAPGEMINI per aggiungere ai tradizionali titoli cartacei, correntemente prodotti e venduti dalle rivendite e dalle biglietterie diffuse sul territorio e mediante processi di stampa massiva interni all'azienda, un QR-CODE univoco identificativo di ogni titolo di viaggio. Per quanto i test interni abbiano dato risultati soddisfacenti in termini di funzionalità tecniche, il lavoro dovrà proseguire intensamente anche nel corso del 2021, soprattutto per quanto concerne il processo di stampa massiva.

Nell'estate 2020 è stato implementato un progetto ad hoc con l'ente Parco della Maremma, per consentire, mediante servizi dedicati di collegamento tra le località di Alberese/Rispescia (GR) e Marina di Alberese (GR), l'accesso a corse di andata/ritorno mediante il pagamento con carte bancarie EMV CLESS, opzione disponibile, molto gradita e apprezzata, per gli utenti non muniti di prenotazione.
In parallelo sono proseguiti i lavori di installazione delle stesse OB F3B su tutto il parco urbano residuo (15 autobus) e su parte dei veicoli interurbani di più recente immatricolazione (15 autobus), unitamente all'attivazione di tutte le analisi e verifiche preliminari necessarie al mondo bancario per l'evoluzione del sistema di bigliettazione elettronica attuale da un modello TRANSIT REAL a un modello TRANSIT AGGREGATE. Tale evoluzione permetterà una gestione dinamica e basata sulla migliore tariffa (best fare) anche per l'utilizzo delle carte bancarie EMV CLESS per l'intero ambito extraurbano della Toscana Centro-Meridionale; l'utente, a regime, potrà quindi pagare qualsiasi titolo di viaggio anche nell'intera rete TPL aziendale su qualsiasi mezzo urbano ed interurbano, raggiungendo una completa digitalizzazione della rete di vendita nonché di relativa validazione e controllo.
È stato inoltre messo a punto un piano di lavori di adeguamento HW/SW su tutto il resto del parco aziendale non ancora equipaggiato che potrà essere auspicabilmente avviato nel corso del 2021, compatibilmente con le evoluzioni della Gara Regionale di assegnazione del servizio TPL.

PROGETTI FINANZIATI

Nell'ottica di prosecuzione della partecipazione a Programmi Europei, mirata a consolidare ed incrementare l'esperienza ed il background dell'Azienda, anche nel corso dell'anno 2020, Tiemme ha collaborato non solo con Aziende e Autorità del Trasporto e Mobilità, ma anche con Università e altre aziende per innovazioni che provenendo da altri settori portano esperienze e mentalità differenti da poter essere di riferimento nel processo di rinnovamento aziendale. Questi i progetti in corso al 31 dicembre 2020:

SII-MOBILITY: il progetto, coordinato dalla Facoltà di Ingegneria dell'Università di Firenze per conto del MIUR (Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca), ente erogante, è stato prolungato fino al 31/12/2021. Sono comunque proseguiti i lavori di sviluppo nel corso dell'esercizio con l'obiettivo di avere, a regime, tutti i servizi della mobilità su un'unica APP integrata, già operativa, che sarà oggetto di progressivi aggiornamenti e test nei prossimi mesi;

AREZZO SMART: il progetto, finanziato dalla Regione Toscana, nel settore dell'infomobilità, è stato ulteriormente migliorato nel corso dell'anno 2020, con interventi a corredo di opere di riqualificazione urbana intraprese dal Comune di Arezzo che hanno permesso di minimizzare gli impatti sull'utenza;

EVOLVE: è un progetto europeo, finanziato dal programma Horizon 2020 dell' Unione Europea per lo svolgimento delle relative attività con 19 partner provenienti da 11 Paesi europei. EVOLVE mira a costruire un banco di prova su larga scala per integrare la tecnologia del mondo HPC (High-Performance Computing) , Big Data e Cloud al fine di accelerare il ritmo della digitalizzazione permettendo la gestione ed elaborazione di grandi dataset, aumentando quindi il potenziale di innovazione nei settori chiave dell'industria europea (ad esempio sanità, produzione, energia e trasporti, finanza e assicurazioni, agroalimentare, spazio e sicurezza). Per far ciò, il progetto prevede 7 siti piloti basati sull'utilizzo di dataset di grandi dimensioni e reali aree di applicazione, selezionati tra realtà dell'industria europea di maggiore impatto e differenti settori (trasporti, video-sorveglianza marittima, agroalimentare, veicoli elettrici, etc.) con comprovata esperienza e consolidati nel mercato di riferimento. Tiemme è responsabile del

sito pilota sui trasporti. Il progetto EVOLVE è iniziato il 1 dicembre 2018 e, sulla base del piano di lavoro contrattuale, sarà ultimato il 30 novembre 2021.

PROGETTI MOBILITA'

Anche nel 2020 sono proseguiti i progetti inerenti la mobilità e arredo urbano legati al trasporto pubblico, i quali hanno comportato l'impiego di personale interno ed il sostenimento di costi esterni limitatamente al bacino di utenza del Comune di Sovicille.

COMUNICAZIONE

Le attività di comunicazione, sia online che offline, sono state fortemente condizionate dal diffondersi della pandemia Covid-19 che, a partire dal mese di febbraio 2020, ha reso necessaria l'attivazione di una comunicazione straordinaria e dedicata, con costanti flussi di informazioni rivolti alle modalità di riorganizzazione che è stato necessario adottare per tutte le tipologie di servizi sul territorio.

Nella centralità del ruolo del sito web aziendale tiemmespa.it, è stato scelto di attivare nella home page:

- un **pop-up** via via aggiornato rispetto alle disposizioni emanate dalle Autorità (figura 1) - in grado di aprirsi in evidenza ad ogni accesso al sito per dare immediato risalto alle comunicazioni necessarie sui comportamenti da seguire a bordo dei bus nonché nei vari punti di contatto con l'azienda (biglietterie, fermate, ecc.); lo stesso tipo di comunicazione è stato riproposto anche su altri canali, come le pagine social network e i monitor di bordo della flotta urbana;

- un **banner dedicato** (figura 2) nella homepage del sito, per dare immediato accesso ad un **pagina riservata** (figura 3) a tutti i provvedimenti man mano assunti, sia in termini di rimodulazione del servizio di Tpl/scolastico sul territorio che nello sviluppo delle varie e successive fasi della gestione della pandemia, indicando le modalità di salita a bordo e/o di acquisto di titoli di viaggio disponibili.

Figura 1

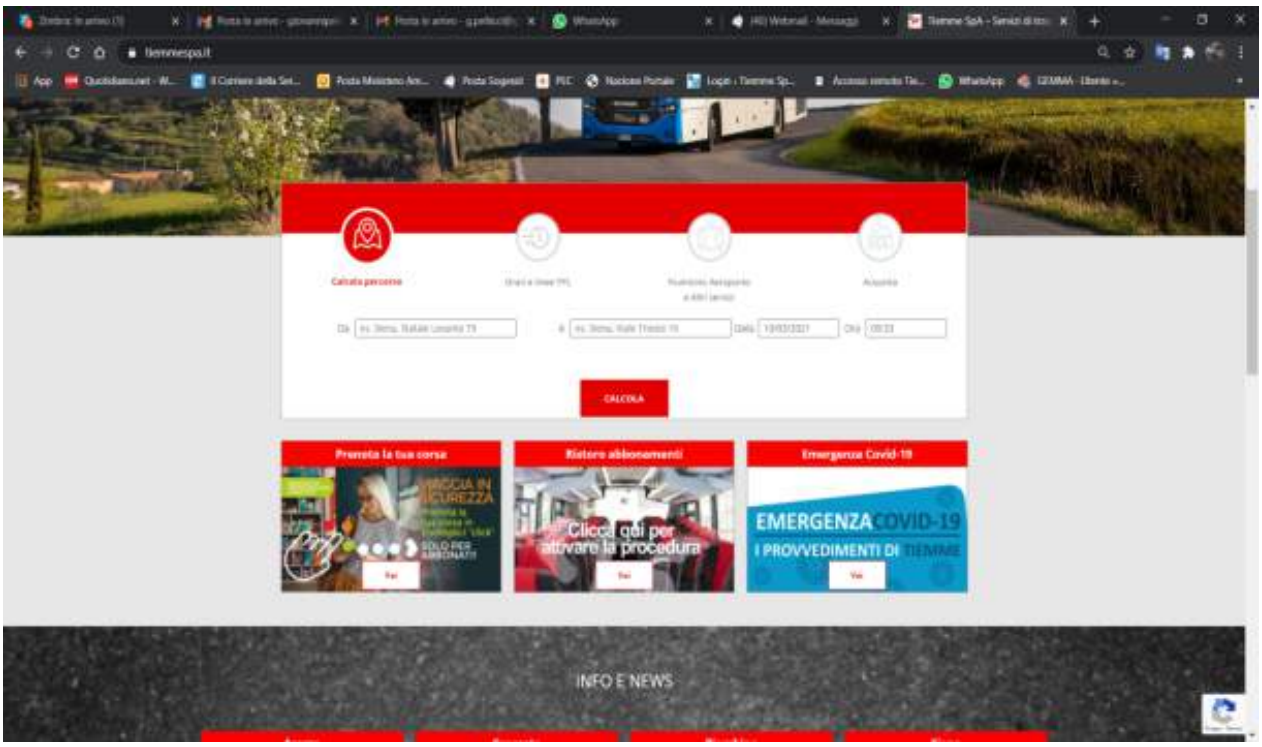


Figura 2

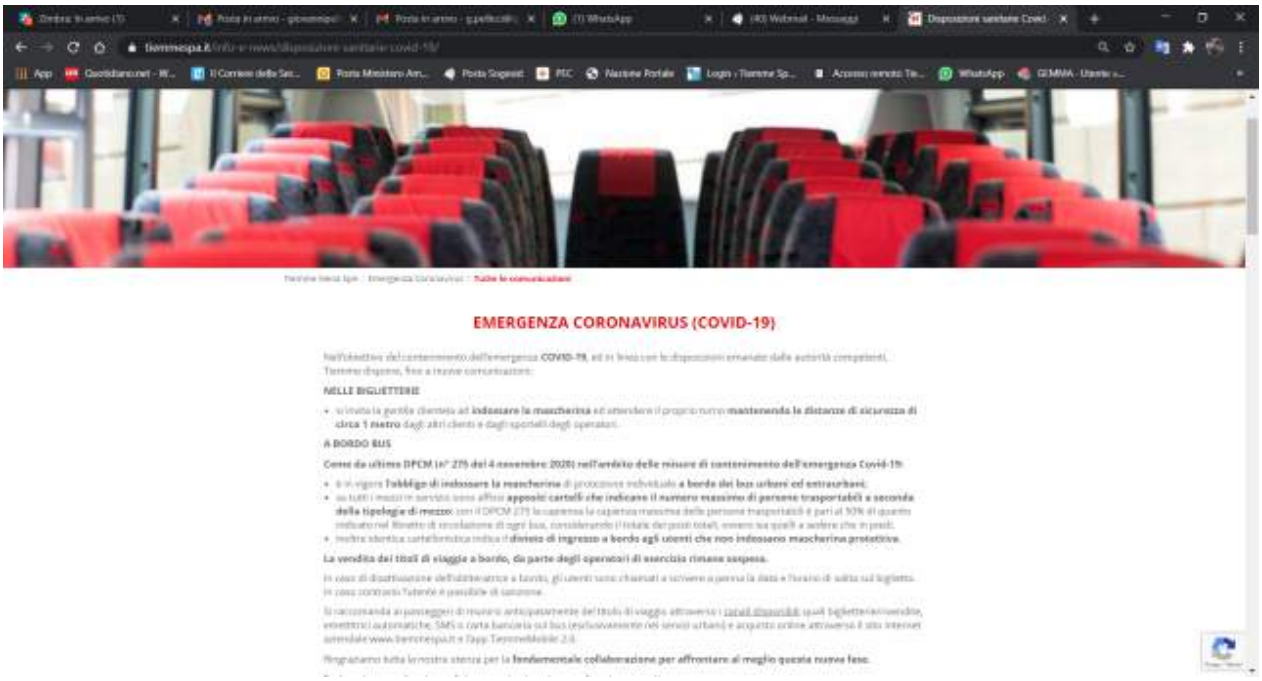


Figura 3

A fianco ad un rafforzamento della comunicazione online tramite sito web aziendale, sono stati coinvolti tutti gli altri canali di comunicazione aziendali, in particolare:

- **nuova App Tiemme Mobile 2.0** (*figura 4*): la nuova grafica, inserita in tutte le tabelle orari presenti alle paline di fermata del territorio per informare l'utenza della novità.

I cui dati di utilizzo hanno continuato a crescere nel corso del 2020. Sono stati infatti registrati circa 10 mila download in ambiente Android e poco più di 13 mila download in ambiente Apple/Ios, con una fidelizzazione dunque sempre più costante.

Figura 4

- **pagina Facebook Tiemme Spa**: la pagina al 31 dicembre 2020, a conferma della costante crescita dell'interazione con il pubblico, ha registrato un numero di "mi piace" totali pari circa a 7.000 persone (di cui 63,5% donne), segnando un +700 rispetto all'identico periodo del 2019 (*figura 5*).

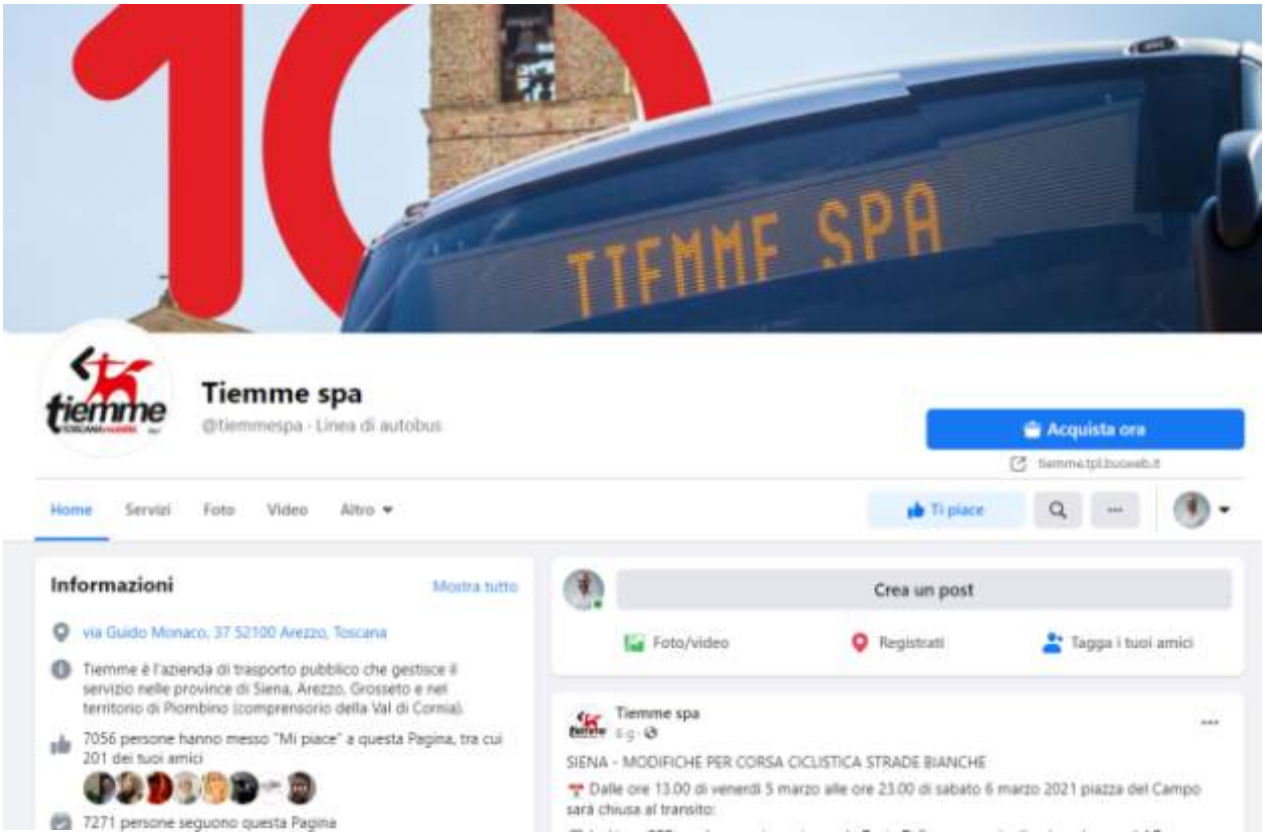


Figura 5

- **Monitor informativi** di bordo sia sulla flotta urbana che nelle biglietterie, usati quali canali di comunicazione aziendale tramite un aggiornamento costante del palinsesto informativo con informazioni video ad hoc per l'utenza in movimento.

- **Comunicazione verso la stampa** di riferimento locale e regionale tramite l'attività dell'Ufficio Stampa, sotto forma di comunicati stampa e/o interviste di approfondimento che hanno garantito costanti aggiornamenti all'utenza e spiegazioni utili delle varie decisioni assunte in un'ottica di chiarezza e trasparenza informativa.

- **Avvisi al pubblico** affissi presso le principali fermate dislocate sul territorio, nelle biglietterie e a bordo bus.

Inoltre le attività di comunicazione sono state mirate alla valorizzazione, attraverso i vari canali aziendali descritti in questo documento, dei servizi a prenotazione attivati nel corso dell'estate 2020 sui vari territori di riferimento nonché alla costante valorizzazione delle scelte che la

Direzione ed il CdA hanno assunto nel corso dell'anno, sotto forma di comunicazione istituzionale a beneficio della stampa e dell'utenza.

A quanto detto, si sono inoltre aggiunti ulteriori strumenti attivati e/o ulteriormente rafforzati nel corso del 2020, in ambito di comunicazione mediante social network, quali:

- Canale aziendale **Instagram** per una comunicazione tesa a valorizzare l'archivio fotografico e che ha superato la soglia dei 500 followers (*figura 6*), tra cui prevalentemente un'utenza giovane, di età scolare/universitaria. Canale questo utile anche in ambito turistico non appena la gestione della pandemia lo consentirà.

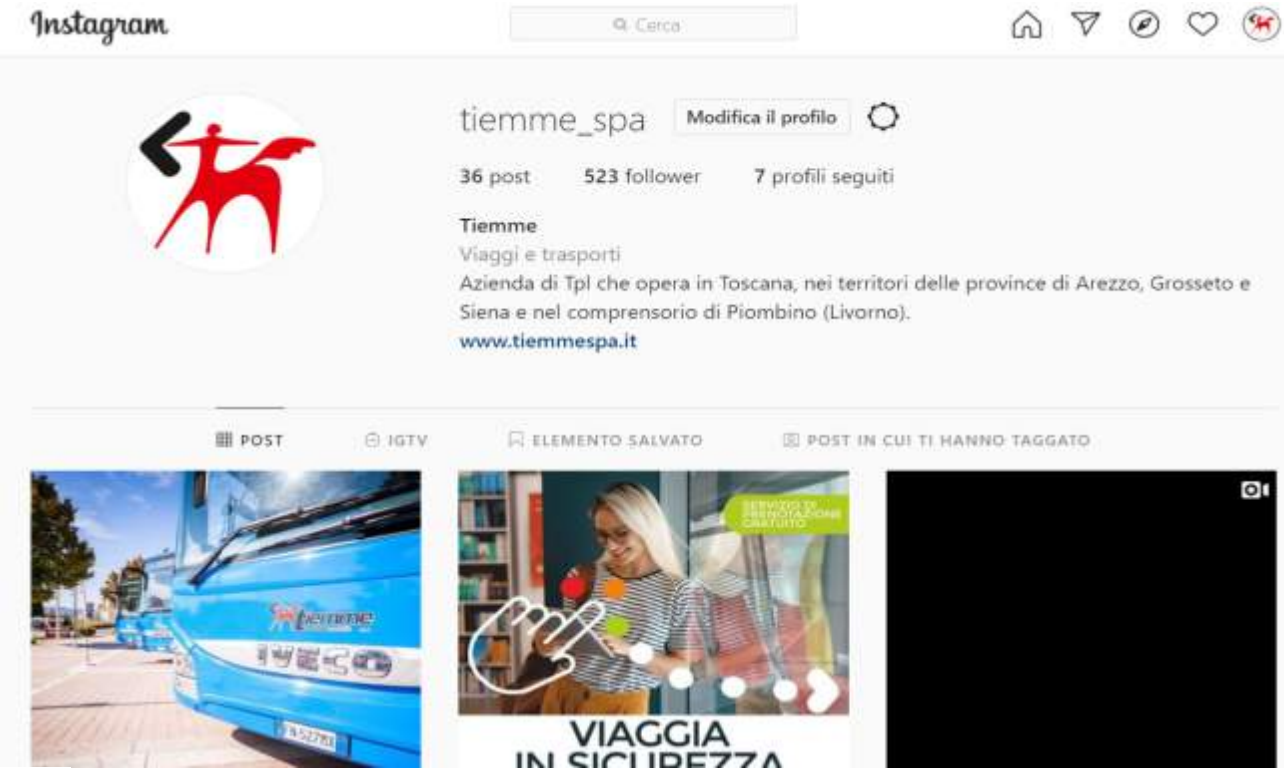


Figura 6

- Canale aziendale **You Tube** con una pagina istituzionale mirata a condividere e valorizzare l'archivio di filmati e video aziendali, compreso il palinsesto informativo e dedicato che viene già veicolato sui monitor della flotta urbana (*figura 7*).

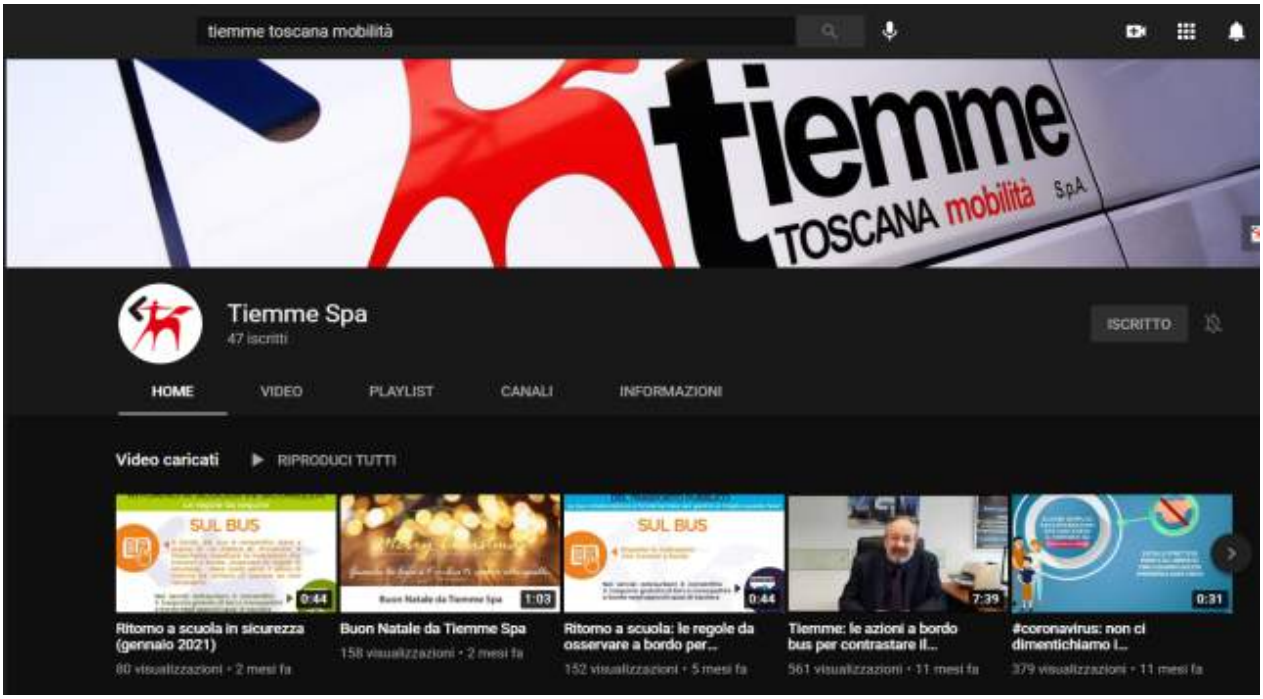


Figura 7

- Infine, come ulteriore ampliamento dei canali dell'azienda sulle piattaforme social ad oggi più conosciute e diffuse, nel corso del 2020 è stata attivata la pagina su **Linkedin** con un profilo aziendale utilizzato in occasione della ricerca di nuovi profili professionali che l'azienda ha necessitato di reperire nel corso dell'anno (*figura 8*).

Figura 8

ALTRI PROGETTI DI COMUNICAZIONE

Nel corso del 2020, nonostante la forte contrazione delle attività aziendali imposta dalla pandemia, sono stati sviluppati alcuni progetti di comunicazione, mirati a valorizzare servizi commerciali, nonché iniziative aziendali.

In particolar modo il 2020 ha coinciso con il **primo decennale di vita dell'azienda** che, pur non celebrato con eventi ufficiali per le normative note, è stato ricordato in modo digitale attraverso una campagna grafica ad hoc, tesa a valorizzare il profondo legame con il territorio (in *figura 9* un esempio di alcuni soggetti fotografici scelti per la campagna, veicolata attraverso i canali social aziendali, ad agosto 2020).

Figura 9

RETE DI VENDITA

PROGETTI DI MONETICA COMPLETATI NEL CORSO DEL 2020

- Attivazione **acquisto con carta di credito** direttamente a bordo bus anche su urbano di Arezzo;
- **Qr Code:** attivazione su tutti i titoli di viaggio cartacei eD elettronici di un codice QR_code validabile e annullabile direttamente a bordo bus tramite validatrici di nuova generazione. Il sistema è partito in fase di test sul servizio urbano di Grosseto.

SERVIZI DI BIGLIETTERIA E CONSEGNA TITOLI DI VIAGGIO ETRURIA MOBILITA' E TFT

Stante il perdurare di gravi inadempienze da parte di Public House, affidataria del servizio di distribuzione e rendicontazione dei titoli di viaggio della rete urbana ed extraurbana nel territorio della provincia di Arezzo e della gestione della biglietteria di Arezzo, Etruria Mobilità scarl e TFT S.p.A. hanno affidato il predetto servizio a Bybus, società partecipata di Tiemme, tramite l'utilizzo dei sistemi di vendita e rendicontazione titoli di Tiemme.

Questo ha comportato una serie di implementazioni e aggiornamenti sui software di vendita e rendicontazione di Tiemme che sono stati unificati consentendo una gestione ottimizzata e unitaria di tutto il sistema di vendita, ivi compresi i contratti delle rivendite. In particolare:

- Programma di vendita biglietterie e rivendite - Sengerio: è stato implementato con le polimetriche di Etruria Mobilità scarl, TFT S.p.A.. Sono stato attivati circa 50 punti vendita automatizzati, con gestione pagamenti direttamente da remoto tramite SEPA bancario e 238 cartacei;
- Programma Capgemini per la gestione delle rivendite e rendicontazione dei titoli venduti: implementato con la gestione delle scarl di Etruria Mobilità; garantito il collegamento con gestionale contabilità per la fatturazione elettronica delle rivendite e collegamento con paghe per la rendicontazione dei titoli venduti a bordo dagli autisti. Gestione prima nota unificata;
- Programma Tessere: gestione tessere Etruria Mobilità su Mobint direttamente da TIC Arezzo e creazione nuovo modulo sul programma di vendita per la registrazione e stampa delle ulteriori tessere Pegaso, L.R. 100 e familiari;
- Ticco: implementazione sistema di vendita online con apposita area integrata bus Etruria Mobilità scarl + Treno TFT S.p.A.

SERVIZI DI BIGLIETTERIA E CONSEGNA TITOLI DI VIAGGIO ACV E AMV

A partire dal mese di agosto, Tiemme ha stipulato un contratto con Busitalia per la fornitura di beni e servizi necessari alla realizzazione del sistema di gestione dell'attività di emissione e vendita titoli di viaggio per conto di Autolinee Chianti Valdarno e Autolinee Mugello Valdisieve. Tale appalto prevede la gestione e la rendicontazione degli incassi su tutta la rete di vendita di ACV e AMV, costituita da 73 rivendite automatizzate, 78 rivendite cartacee e la biglietteria di Firenze. Il servizio viene svolto dal personale By Bus.

A tal fine, lato SW, sono state predisposte e caricate le polimetriche di ACV e AMV sul sistema di vendita Tiemme ed è stata attivata la vendita on line sulla piattaforma Ticco dei titoli Busitalia. E' stato implementato il programma di registrazione ed emissione tessere, sia lato biglietteria che lato web agency. Lato back-office sono state predisposte tutte le attività necessarie ad una corretta registrazione e reportistica dei dati di vendita.

RISTORI COVID-19/LOCKDOWN

Dal mese di agosto è stata predisposta una piattaforma on line dedicata alla ricezione delle domande di ristoro Covid (*figura 10*) . L'utilizzo di un sistema on-line, ha contribuito a contrastare la diffusione del Virus Covid-19 evitando l'accesso delle persone alla biglietteria.
La piattaforma consente il controllo sui titoli di viaggio da ristorare, verifica la correttezza delle domande inviate e consente le seguenti attività di output, tramite mail: invio di un voucher, invio di una proroga, rifiuto della domanda con motivazione.

Figura 10

Tale programma garantisce una rendicontazione dettagliata e puntuale dei ristori erogati e riscattati.

ANALISI DEI DATI DEI RECLAMI

Nel corso del 2020 è proseguito il lavoro di monitoraggio ed analisi dei reclami ricevuti tramite il canale Urp aziendale.
Si tratta di uno strumento utile per l'azienda perché consente di entrare nel dettaglio, dal punto di vista quantitativo e qualitativo, delle tipologie di reclami ricevuti nelle quattro sedi aziendali, evidenziando quali sono le principali problematiche sottolineate dagli utenti e dove queste si evidenziano maggiormente, secondo il territorio.
Nel corso del 2020 sono stati complessivamente ricevuti 1.626 reclami, con una ragionevole flessione rispetto all'anno precedente, dovuto probabilmente alla pandemia e al minor utilizzo dei nostri servizi a causa dello smart working e della DAD.
L'area di maggiore argomentazione dei reclami resta quella del settore movimento e programmazione del servizio; sono aumentate lievemente le casistiche riferite all'area tecnica e si denota un aumento del 55% per quanto riguarda suggerimenti e richieste pervenute dagli utenti.

Reclami ricevuti/sede	2020	2019		Var.	Var.%
Siena	908	1.158	-	250	-22%
Grosseto	493	520	-	27	-5%
Piombino	62	78	-	16	-21%
Arezzo	163	292	-	129	-44%
Totale	**1.626**	**2.048**	**-**	**422**	**-21%**

Dettaglio	2020	2019		Var.	Var. %
Totale Movimento / Programmazione	838	1.186	-	348	-29%
Totale Area Tecnica	184	176		8	5%
Totale Comportamento del Personale	255	377	-	122	-32%
Info e Comunicazione	68	128	-	60	-47%
Totale Suggerimenti e richieste	200	129		71	55%
Totale Area Commerciale	70	39		31	79%
Altro	11	13	-	2	-15%
Totale	**1.626**	**2.048**	**-**	**422**	**-21%**

TERRITORIO

Nel corso del 2020 sono stati confermati e implementati progetti di collaborazione con i Mobility Manager delle principali aziende del territorio per l'acquisto di abbonamenti annuali per i dipendenti.

E' stato implementato il programma di emissione voucher per la gestione automatica delle agevolazioni tariffarie richieste dai Comuni, tramite l'emissione di voucher personalizzati spendibili presso tutte le biglietterie aziendali e tutte le rivendite autorizzate automatizzate, nonché tramite l'e-commerce.

E' stata rinnovata la convenzione tra Tiemme, Regione Toscana, Regione Umbria e Busitalia per la vendita di titoli unificati annuali scolastici e l'accordo con la Provincia di Siena per consentire a

tutti gli studenti delle scuole medie e superiori, in possesso di abbonamento extraurbano, di utilizzare gratuitamente tutti i servizi urbani della provincia di Siena.

LINEE A LUNGA PERCORRENZA A PRENOTAZIONE

Nel corso dell'estate 2020 è stata implementata la gestione delle linee estive mare con un sistema di prenotazione obbligatorio che ha consentito il controllo del numero massimo di passeggeri consentito a bordo, alla luce delle normative Covid.

In particolare sono state gestite con modalità a prenotazione le seguenti linee:

- **Siena - Follonica- Piombino**
- **Siena - Castiglione della Pescaia**
- **Firenze - Piombino**
- **Arezzo - Costa Tirrenica**
- **Chianciano - Costa Tirrenica**

- **Ente Parco Regionale della Maremma**: gestione navette a prenotazione per il collegamento fra le frazioni di Alberese e Rispescia con la località Marina di Alberese.

SANZIONI

Nel 2020 è proseguita la collaborazione con Holacheck: a causa del lockdown da metà marzo a fine maggio sono state sospese tutte le attività di verifica titoli di viaggio, sia dei verificatori aziendali che dei verificatori esterni. Nei mesi di giugno e luglio le verifiche sono riprese, ma sono state effettuate solamente a terra, da personale aziendale, con organico fortemente ridotto.

Per tutto il 2020, a seguito delle normative anticovid, è fortemente diminuito il numero di passeggeri a bordo dei nostri autobus e, di conseguenza, sono state rimodulate le attività di verifica titoli di viaggio, conseguentemente sono diminuiti i turni di servizio e anche il numero di sanzioni emesse.

Sono comunque continuate tutte le azioni tese al miglioramento della gestione del post-emissione sanzioni, attività di recupero crediti ecc.

	2020	2019	Var.	Var.%
Numero sanzioni emesse	18.025	36.824	-18.799	-51%
Passeggeri controllati	300.600	967.345	-666.745	-69%
Tasso di evasione	6,00%	3,80%		
Ore annue di attività di verifica	19.486	39.716	-20.230	-51%
Importo sanzioni incassate	472.337	915.514	-443.177	-48%

Il minore numero di sanzioni emesse e conseguentemente anche il minor incasso ha evidenziato comunque un buon risultato rapportato alla percentuale di emesse/incassate pari al 48%.

SERVIZI BUSINESS LINE

Le gare d'appalto e/o aggiudicazioni/proroghe nel corso dell'anno 2020 (anno scolastico 2020/2021) sono state le seguenti:

Importi in migliaia

Ente	Forma di partecipazione	scadenza	Importo
Comune Civitella Paganico	Ati Tiemme/Bybus	2024	116
Comune di Magliano in Toscana	Ati Tiemme/Viaggi Vacanze/ Nannoni Bus	2021	154
Comune di Casole d'Elsa	Tiemme	2021	23
Unione Comuni dell'Unione Amiata Grossetano	Ati Tiemme/ La Peschiera Soc. Coop	2021	336
Comune di Cinigiano	Ati Tiemme/ La Peschiera Soc. Coop	2021	160
Isola del Giglio	Tiemme	2021	27
Comune di Asciano	Tiemme/Bybus	2021	103
Comune di Radicondoli	Tiemme	2021	21
Comune di Monticiano	Tiemme	2021	9
Comune di Montalcino	Tiemme	2021	11

Questo anno 2020, caratterizzato dal periodo emergenziale Covid-19, ha comportato la necessità di aumentare i servizi di sanificazione e pulizia degli scuolabus, pertanto i vari Enti hanno integrato i loro impegni di spesa per far fronte a questa necessità.
Infatti Tiemme in questo periodo si è organizzata per integrare i servizi di pulizia ordinaria e, in collaborazione con Bybus Scrl, per effettuare le sanificazioni con macchinario apposito. Inoltre, l'interruzione dei servizi di trasporto scolastico dal 5 marzo a fine giugno 2020, causata dal lockdown generale, ha comportato che molti Enti a settembre 2020 procedessero alle proroghe contrattuali in attesa della nuova gara d'appalto. Inoltre la necessità di ulteriori scuolabus, causata dalle norme sul distanziamento che si sono susseguite nei vari DPCM del periodo, ha comportato che alcuni Enti si rivolgessero a Tiemme per chiedere integrazioni ai servizi svolti in economia (es. Monticiano e Montalcino), cosi come altri Comuni, sempre per garantire il rispetto della sicurezza nel periodo emergenziale, hanno optato per la richiesta di ampliamento dei servizi di accompagnamento sugli scuolabus, estendendo tale servizio anche alle scuole elementari e medie (Civitella in Val di Chiana e Siena). Pertanto il servizio di trasporto scolastico di questo anno vede senz'altro una diminuzione del fatturato nel periodo di chiusura obbligatoria oltre che nei periodi di chiusure scuole per "zone rosse" o causa quarantene per casi di Covid-19 nelle scuole.

Quanto sopra preannuncia una stagione 2021 con numerose gare d'appalto per il trasporto scolastico su tutte le zone servite da Tiemme e di conseguenza si prevedono investimenti legati all'acquisto di scuolabus : ad esempio a Siena, Unione Comuni Amiata, Colline Metallifere.

SERVIZI NOLEGGIO CON CONDUCENTE

Purtroppo l'intero settore dedicato al turismo è stato completamente fermo a causa del periodo pandemico. E' stata registrata la diminuzione del fatturato noleggio attenuata dall'utilizzo di altri mezzi per il supporto del Tpl che ha ridotto l'offerta di posti a sedere a causa delle norme sul distanziamento sociale a prevenzione del diffondersi del Covid- 19.
Oltre che a supportare il Tpl, sempre per lo stesso motivo, abbiamo supportato le esigenze dei servizi sostitutivi treno di zona e abbiamo collaborato, come vettore del consorzio Bybus scrl, nell'ATI con CAP di Prato, FLORENTIA BUS, FAP di Pistoia per lo svolgimento di servizi sostitutivi in zona Bologna.

	2020	2019
Fatturato annuo *(in migliaia di euro)*	734	1.946
Km percorsi *(in migliaia di km)*	330	917
Rapporto fatturato/km	2,22	2,12
Giornate lavorate	1.335	2.693

Nel frattempo abbiamo implementato il nuovo programma di gestione per il servizio di noleggio con conducente con funzionalità integrate con altri software aziendali.
Il personale dedicato ai servizi di noleggio sta nel frattempo supportando le necessità dell'operativo del Tpl e le necessità dei settori aziendali che nel periodo pandemico hanno visto scoperture di personale.
Continua la riorganizzazione del settore business line dove le sedi operative di Siena ed Arezzo dedicate al turismo hanno cominciato una collaborazione che dovrebbe portare all'unificazione della gestione delle due aree.

CONTESTO MACRO ECONOMICO E NORMATIVO

IL CONTESTO NAZIONALE

(Rielaborazione fonte ISTAT, 1 marzo 2021)

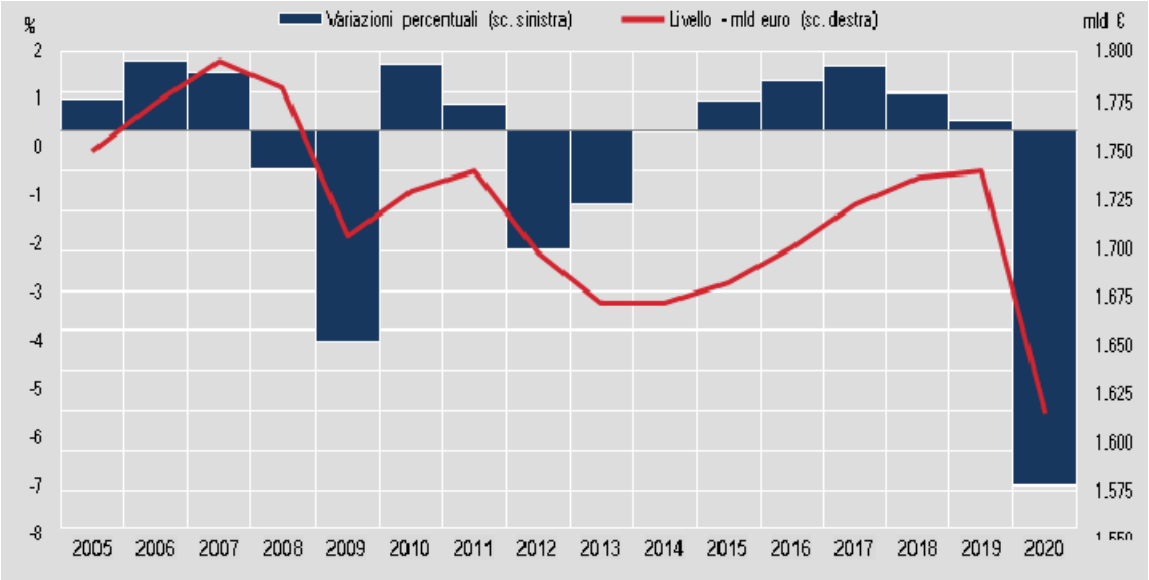
Nel 2020 l'economia italiana ha registrato una contrazione di entità eccezionale per gli effetti economici delle misure di contenimento connesse all'emergenza sanitaria. A trascinare la caduta del Pil (-8,9%) è stata soprattutto la domanda interna, mentre la domanda estera e la variazione delle scorte hanno fornito un contributo negativo limitato. Dal lato dell'offerta di beni e servizi, il valore aggiunto ha segnato cadute marcate, particolarmente nelle attività manifatturiere e in alcuni comparti del terziario. La contrazione dell'attività produttiva si è accompagnata a una decisa riduzione dell'input di lavoro e dei redditi. L'indebitamento netto delle Amministrazioni pubbliche ha registrato un netto peggioramento rispetto al 2019 per la caduta delle entrate e per il consistente aumento delle uscite, dovuto alle misure di sostegno introdotte per contrastare gli effetti della crisi su famiglie e imprese.

Nel 2020 il Pil ai prezzi di mercato è stato pari a 1.651.595 milioni di euro correnti, con una caduta del 7,8% rispetto all'anno precedente. In volume il Pil è diminuito dell'8,9%.

- Dal lato della domanda interna nel 2020 si registra, in termini di volume, un calo del 9,1% degli investimenti fissi lordi e del 7,8% dei consumi finali nazionali. Per quel che riguarda i flussi con l'estero, le esportazioni di beni e servizi sono scese del 13,8% e le importazioni del 12,6%.
- La domanda nazionale al netto delle scorte ha contribuito negativamente alla dinamica del Pil per 7,8 punti percentuali. L'apporto della domanda estera netta è stato negativo per 0,8 punti e quello della variazione delle scorte per 0,3 punti.
- Il valore aggiunto ha registrato cali in volume in tutti i settori: -6,0% nell'agricoltura, silvicoltura e pesca, -11,1% nell'industria in senso stretto, -6,3% nelle costruzioni e -8,1% nelle attività dei servizi.
- L'indebitamento netto delle Amministrazioni pubbliche (AP), misurato in rapporto al Pil, è stato pari a -9,5%, a fronte del -1,6% nel 2019. Il saldo primario (indebitamento netto meno la spesa per interessi) misurato in rapporto al Pil, è stato pari a -6,0% (+1,8% nel 2019).
- A livello settoriale, il valore aggiunto ha registrato aumenti in volume nelle costruzioni (+2,6%) e nelle attività dei servizi (+0,3%); è in calo nell'agricoltura, silvicoltura e pesca (-1,6%) e nell'industria in senso stretto (-0,4%).

FIGURA 1. ANDAMENTO DEL PIL IN VOLUME

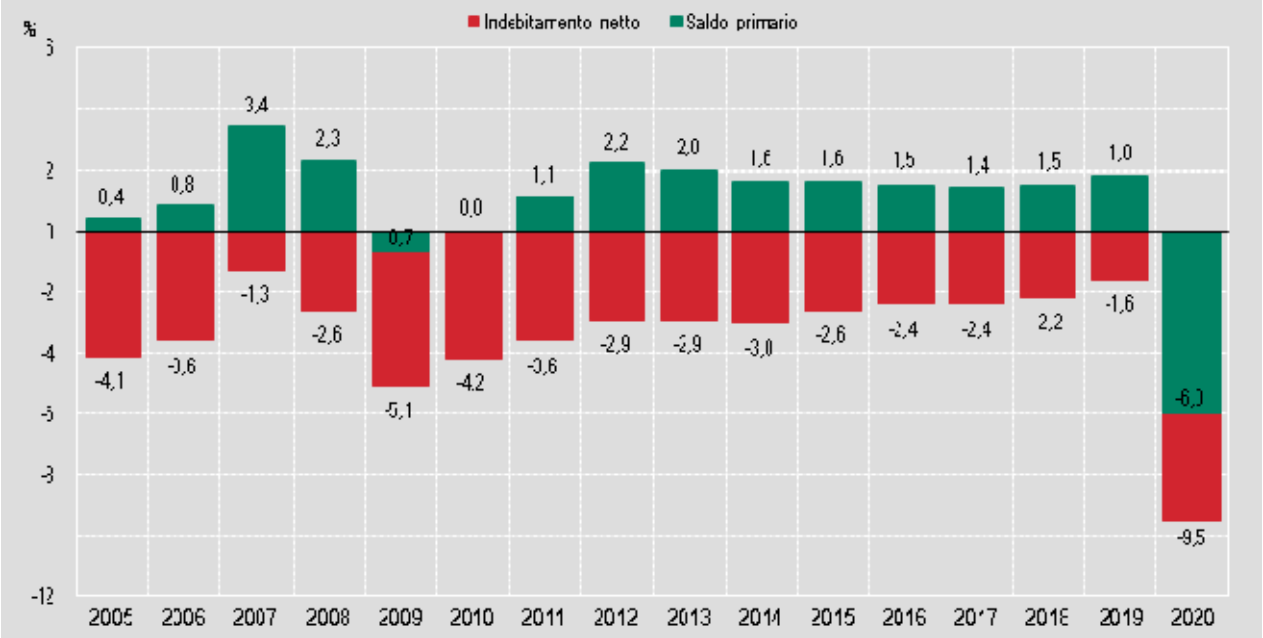
Anni 2005-2020, valori concatenati in milioni di euro (anno di riferimento 2015) e variazioni percentuali annuali



- Il saldo primario (indebitamento netto meno spesa per interessi) è negativo e pari a -99.029 milioni di euro, con un'incidenza sul Pil del -6,0% (+1,8% nel 2019).
- Il saldo di parte corrente (risparmio o disavanzo delle AP) è negativo e pari a -70.699 milioni di euro (+29.790 milioni nel 2019). Tale peggioramento è il risultato di una diminuzione delle entrate correnti di circa 53,5 miliardi di euro, a fronte di un aumento delle uscite correnti di circa 47,0 miliardi.

FIGURA 2. SALDI DI FINANZA PUBBLICA IN RAPPORTO AL PIL

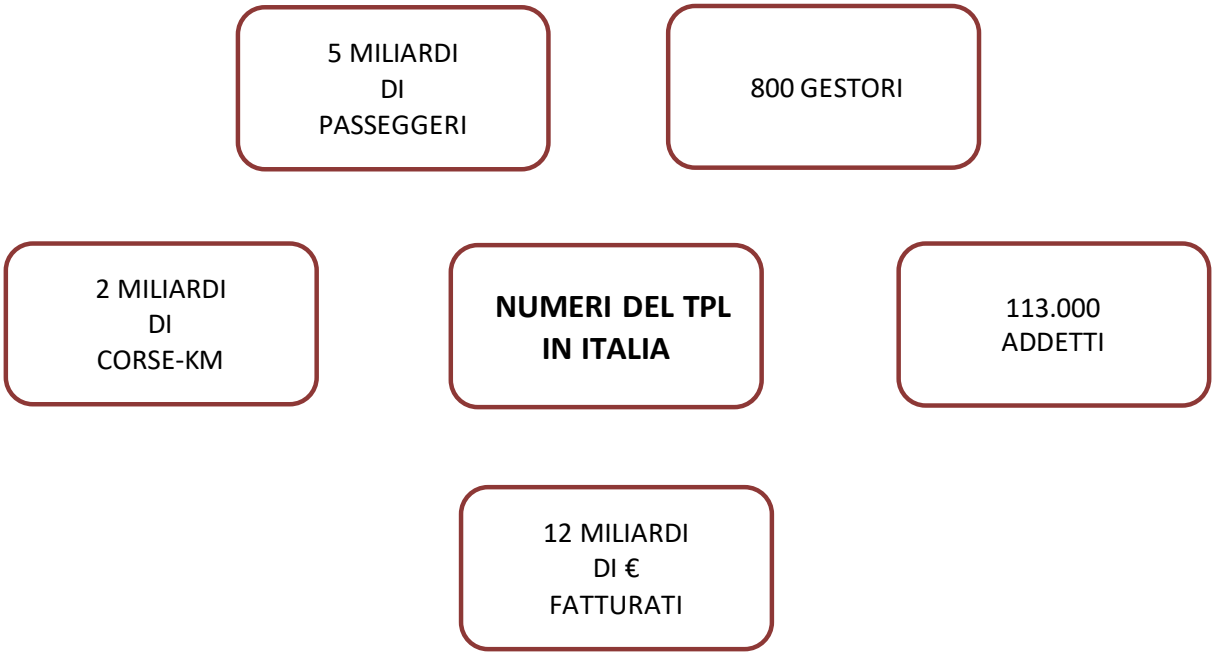
Anni 2005-2020, incidenza percentuale sul Pil



Nel 2020 le entrate totali delle Amministrazioni pubbliche sono diminuite del 6,4% rispetto all'anno precedente. L'incidenza sul Pil è pari al 47,8%.

Le entrate correnti hanno registrato un calo del 6,4%, attestandosi al 47,5% del Pil. In particolare, le imposte dirette sono diminuite del 2,1%, principalmente per la forte contrazione dell'IRPEF, in parte compensata dall'aumento dell'imposta sostitutiva per i contribuenti in regime forfetario, mentre l'IRES ha registrato un calo più contenuto. Le imposte indirette hanno registrato una caduta più marcata (-11,2%), con diminuzioni significative del gettito IVA, delle accise, dell'imposta sul Lotto e lotterie e dell'IRAP. I contributi sociali effettivi sono scesi rispetto al 2019 (-5,8%). Le altre entrate correnti si sono ridotte dell'1,6%, nonostante l'andamento positivo dei dividendi.
Si segnala che le imposte e i contributi sociali includono una stima dei pagamenti sospesi, dovuti nel 2020 ma rinviati agli anni successivi secondo le disposizioni normative introdotte durante l'emergenza economico-sanitaria. Tale trattamento è stato effettuato al fine di garantire una corretta registrazione dei flussi in base al principio della competenza economica, in coerenza a quanto previsto dal Sistema Europeo dei Conti (SEC2010).
Il calo delle entrate in conto capitale (-7,0%) risente principalmente della contrazione delle imposte in conto capitale.
La pressione fiscale complessiva (ammontare delle imposte dirette, indirette, in conto capitale e dei contributi sociali in rapporto al Pil) è risultata pari al 43,1%, in aumento rispetto all'anno precedente, per la minore flessione delle entrate fiscali e contributive (-6,4%) rispetto a quella del Pil a prezzi correnti (diminuito del 7,8%).

I NUMERI DEL TPL IN ITALIA



GLI IMPATTI DEL COVID-19 SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

L'emergenza sanitaria per il Covid-19 ha avuto un forte impatto sul settore del trasporto collettivo di persone. Sia sull'assetto finanziario, economico, organizzativo che gestionale del sistema di trasporto pubblico regionale e locale.
Dopo una prima fase in cui il sistema ha garantito la prosecuzione dei servizi, nonostante una fortissima e crescente contrazione della domanda e dei ricavi da traffico, nel periodo di lockdown (dal 5 marzo 2020) l'offerta di servizio è stata progressivamente riprogrammata con riduzioni comprese tra il 25 % e l'80% nei diversi contesti regionali e con punte del 100% su alcuni bacini di mobilità e in particolare sulle tratte extraurbane. Dal 5 marzo, infatti, viene sospeso in tutto il territorio nazionale lo svolgimento della didattica in presenza per le scuole di ogni grado e le Università. Con un nuovo DPCM il 9 marzo vengono estesi a tutta Italia il divieto di spostamento per motivi non necessari, la sospensione delle attività sportive, di manifestazioni ed eventi, la chiusura di musei, luoghi di cultura e centri sportivi. L'inevitabile crollo della domanda ha raggiunto livelli superiori al 90% rispetto ai valori normali, con una perdita di ricavi da traffico su base mensile di oltre 250 milioni di euro.
A partire dal 4 maggio e con l'inizio della fase 2 il recupero della domanda e dei ricavi da traffico è stato graduale e contenuto comunque entro un valore compreso fra il 30 ed il 40%.
Con la riapertura delle scuole il livello della domanda è cresciuto fino a raggiungere il 60% rispetto al periodo pre-covid-1. Intanto, con un nuovo aumento esponenziale della curva dei contagi, vengono nuovamente chiusi centri sportivi, cinema, teatri, musei e le Regioni italiane vengono raggruppate in tre tipi di scenari epidemiologici diversi. Viene istituito in tutta la nazione un coprifuoco dalle 22.00 alle 5.00, si ordina la chiusura dei centri commerciali nel fine settimana e si ricorre nuovamente alla didattica a distanza per le scuole superiori. In questa fase la domanda è di nuovo rapidamente discesa al di sotto del 50% per effetto delle misure adottate per fronteggiare la seconda ondata del virus e anche per l'abbassamento al 50% del limite di riempimento massimo dei mezzi di trasporto.

LO SQUILIBRIO ECONOMICO DI SETTORE NEL 2020

MINORI RICAVI DA TRAFFICO € 2.200 MILIONI

Una stima aggiornata della **perdita di ricavi da traffico nel 2020** per il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nel suo complesso può essere prudenzialmente quantificata in almeno **2.200 milioni di euro**, compresi gli oneri conseguenti ai ristori tramite voucher o di estensione del periodo di validità dei titoli di viaggio non utilizzati dall'utenza nel periodo del lockdown della scorsa primavera.

MAGGIORI COSTI CIRCA 100 MILIONI

A tali perdite si sommano i **maggiori costi** che le imprese hanno sostenuto e continuano a sostenere per l'attuazione di tutte le misure di prevenzione del contagio previste e per garantire il trasporto in sicurezza di passeggeri e dipendenti (disinfezione e sanificazione dei mezzi e degli impianti, acquisto dei dispositivi di protezione individuale per i dipendenti e la clientela, informazione e gestione degli utenti, misure di tutela del personale, ecc.), maggiori costi prudenzialmente stimabili nell'anno in **almeno 100 milioni di euro**.

COSTI CESSANTI CIRCA 500 MILIONI

Notevolmente inferiori, invece, i risparmi sui costi di gestione realizzati nel periodo del lockdown conseguentemente alla riprogrammazione in riduzione dei servizi stabilita dalle Regionie dagli Enti affidanti e derivanti dagli ammortizzatori sociali attivati "causa Covid" o per riduzioni di oneri fiscali, "**costi cessanti"** quantificabili complessivamente nel 2020 in **500 milioni di euro** circa.

SQUILIBRIO ECONOMICO DI SETTORE CIRCA 2 MILIARDI

Lo **squilibrio economico di settore per il 2020** è, quindi, determinabile in circa **2**

RISORSE STATALI CIRCA € 2.090 MILIONI

miliardi di euro, a fronte dei quali lo Stato ha stanziato sul Fondo appositamente istituito presso il Ministero dei Trasporti dall'art. 200, comma 1, del D.L. n. 34/2020 (Rilancio) con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro successivamente incrementata di 400 milioni di euro con l'art. 44 del D.L. n. 104/2020 (Agosto) come convertito in legge, di ulteriori 390 milioni di euro stanziati dall'art. 22 ter introdotto in fase di conversione del D.L. n. 137/2020 ("Ristori" – e ricomprendente anche il mese di gennaio 2021), e da ultimo di ulteriori 800 milioni di euro dal decreto-legge n.41 del 2021, art. 29 per una dotazione complessiva di **2.090 milioni di euro** di cui 1.290 milioni di euro nel periodo 23 febbraio 2020 - 31 gennaio 2021 e 800 milioni di euro fino al termine dell'applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico.
Della dotazione complessiva, circa 250 mila euro sono state stanziati per servizi aggiuntivi. Le risorse stanziate dallo Stato e disponibili per la compensazione delle perdite subite dalle imprese e per il ripristino dell'equilibrio economico complessivo di settore ammontano quindi a oltre 1.837 milioni di euro.

QUADRO NORMATIVO SUL FINANZIAMENTO DEL SETTORE

Si riportano di seguito gli aggiornamenti in merito all'evoluzione legislativa nazionale e regionale riguardante il settore TPL (Trasporto Pubblico Locale).

FONDO NAZIONALE PER IL TPL

Il Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, nelle regioni a statuto ordinario è stato istituito dalla legge n.228/2012 (articolo 1, comma 301, che ha sostituito l'art. 16-bis del D.L. n. 95/2012).
Sotto il profilo sostanziale l'articolo 27, comma 1, del decreto legge n. 50/2017 ha rideterminato la consistenza del Fondo fissandola per legge in 4.789,5 milioni di euro per l'anno 2017 ed in 4.932,6 milioni di euro a decorrere dall'anno 2018, disapplicando pertanto il precedente meccanismo di quantificazione del Fondo che era ancorato al gettito delle accise su benzina e gasolio.
La legge di bilancio per il 2018 (legge n. 205 del 2017) ha successivamente previsto due modifiche all'entità del Fondo. E' stato infatti incrementato il Fondo di 500.000 euro per l'anno 2018, di 2 milioni di euro per l'anno 2019 e di 1 milione di euro per l'anno 2020, al fine di assicurare che i treni passeggeri siano dotati di adeguate misure atte a garantire il primo soccorso ai passeggeri in caso di emergenza. Inoltre è stata disposta una riduzione di 58 milioni di euro per far fronte ai maggiori oneri dovuti alle agevolazioni fiscali sugli abbonamenti al trasporto pubblico, per gli anni 2019 e 2020, nonché per gli anni 2021 e successivi del Fondo, che è stato quindi ridotto dal 2019.
Alla luce di questi interventi lo stanziamento del Fondo 2020-2023, che non è stato modificato dalla legge di bilancio per il 2021, ammonta a 4.874,554 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2023.
La riforma del Fondo TPL originariamente prevista a decorrere dal 2018 dal decreto-legge n. 50 del 2017, che ha modificato sia il criterio di finanziamento del Fondo, sia i criteri per il suo riparto, si sarebbe dovuta applicare a partire dal 2020 (secondo le previsioni dell'articolo 47, comma 1, del decreto-legge n. 124 del 2019). Il DL. n. 34/2020 (art. 200, comma 5) ha però stabilito che la ripartizione delle risorse del Fondo nazionale TPL stanziate per il 2020 venisse effettuata, applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013 e successive modificazioni, anziché applicarsi la riforma del Fondo, con i relativi nuovi criteri descritti nell'art. 27, comma 2, del D.L. n. 50/2017. Il decreto-legge n. 183 del 2020 ha infine previsto che i criteri di ripartizione del Fondo precedenti alla riforma continueranno ad applicarsi anche per l'anno 2021.

Per il 90% il Fondo è stato quindi assegnato alle regioni sulla base delle percentuali fissate dal decreto (alla Toscana va l'8,83%) e per il residuo 10%, sempre in base alle medesime percentuali, ma subordinatamente alla verifica del raggiungimento di specifici obiettivi di efficientamento.
Il decreto legge n. 50/2017 ha stabilito nuovi criteri per la ripartizione di una quota pari al 20% del Fondo TPL prevedendo penalizzazioni per le regioni e gli enti locali che non procedano all'espletamento delle gare, nonché parametri volti a incentivare il perseguimento degli obiettivi di efficienza e di centralità dell'utenza nell'erogazione del servizio.

IL FONDO PER IL RINNOVO DEI MEZZI DEL TPL ED IL PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il rinnovo dei mezzi è stata oggetto di diversi interventi normativi nel corso delle passate legislature.
Con la legge n. 208 del 2015, poi modificato dal D.L. n. 50 del 2017, è stato istituito il c.d. "Fondo mezzi". Il Fondo è finalizzato all'acquisto diretto, anche per il tramite di società specializzate, nonché alla riqualificazione elettrica ed energetica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale. Il Fondo è divenuto operativo dal 1°gennaio 2017 ed in esso sono confluite le risorse rese disponibili dalle precedenti normative, pari a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019.
Al Fondo sono inoltre stati assegnati, 210 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, 130 milioni di euro per l'anno 2021 e 90 milioni di euro per l'anno 2022.
Per la ripartizione alle regioni del Fondo, è stato emanato il decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti n. 25 del 23 gennaio 2017. Il decreto ha previsto l'utilizzo, in via sperimentale, di una centrale unica di committenza (Consip S.p.a.), che ha individuato con procedure ad evidenza pubblica il soggetto fornitore per ciascuno dei lotti previsti, con cui stipulare apposite convenzioni.
L'iniziativa sperimentale di una centrale unica di committenza non ha avuto però l'esito atteso in termini di condizioni di acquisto per le aziende partecipanti, la maggioranza delle quali avrebbe potuto ottenere condizioni più favorevoli e capitolati più strutturati, rivolgendosi direttamente alle aziende fornitrici.
La legge di Bilancio 2017 (art.1, commi 613- 615, della L. 232/2016) ha poi previsto l'emanazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile che ha disposto l'incremento delle risorse attribuite al Fondo mezzi di altri 200 milioni di euro per il 2019 e di 250 milioni per ciascuno degli anni dal 2020 al 2033, per un totale di 3,7 miliardi euro. Ha esteso le finalità al finanziamento delle infrastrutture tecnologiche di supporto, segnatamente le infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici.

Nella tabella seguente si riepilogano gli stanziamenti confluiti sul Fondo per il rinnovo parco mezzi:

Importi in migliaia

Norma	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023-2033
Co.83 (l. 147/13)	50	50	50	50					
Co.866 (l. 208/15)					210	210	130	90	
Co.613 (l.232/16)					200	250	250	250	250
Totale	**50**	**50**	**50**	**50**	**410**	**460**	**380**	**340**	**250**

LE MISURE DI SUPPORTO AL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NELL'EMERGENZA COVID-19

A seguito della pandemia causata dal virus COVID-19 nel corso dell'anno 2020 e dell'anno 2021 sono state introdotte diverse disposizioni di sostegno, non solo economico, agli operatori pubblici e privati del settore.

Il divieto di decurtazione del corrispettivo

Con l'obiettivo di mitigare gli effetti del crollo della domanda di trasporto e la conseguente grave riduzione degli introiti da titoli di viaggio, il Decreto Cura-Italia (D.L. 18/2020, convertito con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n. 27) ha previsto all'articolo 92 comma 4-bis il divieto di applicare decurtazioni di corrispettivo, sanzioni e/o penali nei confronti di gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale in caso di riduzione dei servizi.
L'obiettivo di tale disposizione era quello di attenuare l'impatto della crisi sulla situazione finanziaria degli operatori e di garantire una prima e immediata forma di liquidità. Al comma 4-quater, lo stesso decreto subordinava però l'efficacia delle disposizioni di cui ai commi 4-bis e 4-ter all'autorizzazione della Commissione europea.
Con lettera del 12 maggio 2020, le autorità italiane hanno quindi notificato alla Commissione Europea, le disposizioni legislative dell'articolo 92 del Decreto Cura-Italia.
La Commissione ha risposto il 1° luglio 2020, chiarendo che i provvedimenti di emergenza finalizzati alla continuità del servizio sono già espressamente previsti all'articolo 5, paragrafo 5 del Regolamento 1370/2007. In conclusione, nella misura in cui le misure disposte dall'Italia si inquadrano nel Regolamento 1370/2007, esse beneficiano di una presunzione di conformità, e non richiedono la previa notifica alla Commissione.
Questo ha comportato l'avvio di una serie di istruttorie, inizialmente da parte degli Enti e successivamente da parte del Ministero, per evitare il rischio di una sovracompensazione, ai sensi del decreto 1370/2007.
Ogni mese, inoltre, l'acconto è stato rimodulato non più sul 95% dell'atto d'obbligo ma sulle percorrenze riprogrammate nel corso del mese, seppure la differenza tra riprogrammato e atto d'obbligo fosse, in certi mesi, di entità non rilevante, anche perché gli atti d'obbligo rinnovati e riadeguati nella produzione con cadenza mensile, sono andati progressivamente ad assorbire le minori percorrenze legate al Covid.
Qualche difficoltà aggiuntiva nella procedura di fatturazione e liquidazione delle fatture è sorta anche dall'attività di monitoraggio dei durc degli affidatari e subconcessionari di tutta la Regione riuniti nel consorzio ONE, per l'effetto combinato di due aspetti. Da un lato la Regione ha ritenuto, per l'art.8 co.10 DL 76/2020, che non sussistessero i presupposti per la proroga prevista dal DL 19 maggio 2020, n. 34 convertito in legge 17 luglio 2020, n. 77 (Decreto Rilancio). Dall'altro si sono verificati dei ritardi nell'aggiornamento delle posizioni a seguito delle rateizzazioni dei contributi di marzo e aprile 2020. La situazione si è comunque normalizzata in ottobre, pur con tutte le difficoltà che permangono nella gestione dei DURC.
Alla data di redazione del presente bilancio risultano ancora da fatturare il saldo degli atti d'obbligo da marzo a dicembre.

Il Fondo per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri e per ilfinanziamento dei servizi di trasporto aggiuntivi

L'articolo 200, comma 1, del Decreto Legge n. 34, del 19 maggio 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 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. La dotazione del fondo è stata poi integrata di ulteriori 400 milioni di euro dal decreto-legge n.104 del 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 decreto-legge n. 137 del 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 decreto-legge n.41 del 2021, art. 29. Queste risorse sono destinate a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri subita nel periodo dal 23 febbraio 2020 fino al termine dell'applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico.
Alla data di redazione della presente relazione, quindi, la dotazione complessiva del Fondo destinata alla compensazione dei mancati ricavi ammonta a 1,837 miliardi di euro.
Alla data di redazione del presente documento sono stati liquidati 612 milioni di euro (412 milioni solo nel 2020, come anticipazione del D.L. 34/2020) di cui 3.576 migliaia di euro a Tiemme (2.408 migliaia di euro nel 2020 e 1.168 migliaia di euro nel 2021).
Quanto alla natura di tali risorse, si tratta di contributi che per il consorzio rappresentano un mero incasso per conto delle consorziate, effettive destinatarie del beneficio indennitario di cui si tratta. Per tale motivo ONE Scarl si è limitatata a rappresentare il riversamento ai propri soci delle sole somme incassate, senza calcolare alcun credito/debito per quelle ancora da incassare, che troveranno invece manifestazione economica sui conti economici delle aziende operative che svolgono il servizio.

Gli interventi di supporto per il trasporto scolastico

La legge di bilancio 2021 (comma 790) ha istituito il Fondo nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di consentire l'erogazione dei servizi di trasporto scolastico in conformità alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19 contenute nei Decreti Legge n. 19/2020 e n. 33/2020. La dotazione del fondo è di 150 milioni di euro per l'anno 2021. Il Decreto Legge 104 del 2020 ha inoltre assegnato 150 milioni di euro ai comuni per la predisposizione di servizi aggiuntivi di trasporto scolastico.
Il Decreto Legge 34 del 2020, aveva inoltre previsto l'istituzione di un fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno di 2020. Le risorse del fondo sono destinate ai comuni interessati per ristorare le imprese esercenti i servizi di trasporto scolastico delle perdite di fatturato subite a causa dell'emergenza. Allo stesso tempo si esclude il servizio di trasporto scolastico dal divieto di riduzione di corrispettivi, stabilito dal Decreto Legge n.18 del 2020, per i contratti di servizio pubblico riguardanti servizi di trasporto pubblico locale e regionale a fronte delle riduzioni di servizi conseguenti all'emergenza COVID-19.
Con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 4 gennaio 2021 sono stati definiti i criteri e le modalità per la ripartizione del contributo citato.

Gli ulteriori interventi di supporto

La normativa emergenziale ha inoltre previsto il ristoro, a chi non abbia potuto usufruirne per le restrizioni Covid-19, dei titoli di viaggio e degli abbonamenti ferroviari o di trasporto pubblico locali, tramite l'emissione di un *voucher* o con il prolungamento dell'abbonamento.
ll D.L. n. 34/2020 ha anche sospeso fino al 2024, l'obbligo per regioni, enti locali e gestori dei servizi di trasporto pubblico passeggeri, di cofinanziare il rinnovo del parco mezzi e fino al 30 giugno 2021 l'obbligo di utilizzare mezzi ad alimentazione alternativa (art. 200).

GARA PER L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO SUL BACINO UNICO REGIONALE E CONTENZIOSO

Nel 2014 è stata avviata dalla Regione Toscana un'articolata procedura per l'affidamento in concessione del servizio TPL a Bacino Unico Regionale.
La vicenda ha dato luogo ad una serie complessa di contenziosi giudiziari pluriennali ancora pendenti presso il Consiglio di Stato, al momento in attesa di sentenza, dopo l'udienza conclusiva del 13 maggio 2021.
Nel corso del 2020 si è pronunciato il TAR Toscana in seguito all'impugnazione del provvedimento della Regione Toscana del 3 maggio 2019 da parte di 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 respinti.

Il consorzio MOBIT ha dunque proposto appello al Consiglio di Stato avverso la suddetta sentenza del TAR. In seguito all'udienza dell'11 giugno 2020, con ordinanza 3507, il CDS ha respinto la richiesta di sospensiva cautelare avanzata da MOBIT lasciando però impregiudicato l'esito del giudizio.

Nel corso del mese di Giugno e Luglio le aziende consorziate (attuali gestori) e le società madri titolari degli immobili hanno dovuto difendersi contro il procedimento A/536 avviato dall'AGCM attivato in seguito a segnalazioni di Autolinee Toscane e Regione Toscana. Al momento il procedimento risulta in attesa di conclusione.

Sempre durante il mese di giugno 2020 si è giunta a MOBIT la notifica della Procura della Repubblica di Firenze della "comunicazione di iscrizione parte offesa" nel procedimento 9922/2019.

Nel mese di agosto la Regione Toscana ha firmato il contratto di servizio (affidamento) con Autolinee Toscane. La stessa RT 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 31/8/2020 emessa in sede monocratica, respingeva il ricorso della Regione Toscana. La stessa Regione Toscana proponeva reclamo avverso tale decisione. Ancora il Tribunale di Firenze (Terza sezione civile), con ordinanza del 30/12/2020, ha rigettato definitivamente anche questo ricorso.
Con ordinanza n. 6324 del 20/10/2020, il Consiglio di Stato ha ritenuto necessario richiedere approfondimenti, disponendo una verificazione tecnica, con le seguenti indicazioni:
"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 verificazione è altresì estesa all'esame del PEF di Mobit, allo scopo di valutarne i requisiti di bancabilità, congruità e sostenibilità finanziaria".

La relazione di verificazione tecnica è stata depositata in data 16/3/2021. Durante il mese di aprile e maggio 2021, a seguito delle narrate vicende processuali ed amministrative, si è svolto un confronto fra AT, aziende gestori ed aziende madri, per la definizione dei modelli contrattuali dei beni mobili ed immobili per il passaggio degli stessi al nuovo gestore. Il ricorso presso il Consiglio di Stato è al momento in attesa di sentenza.

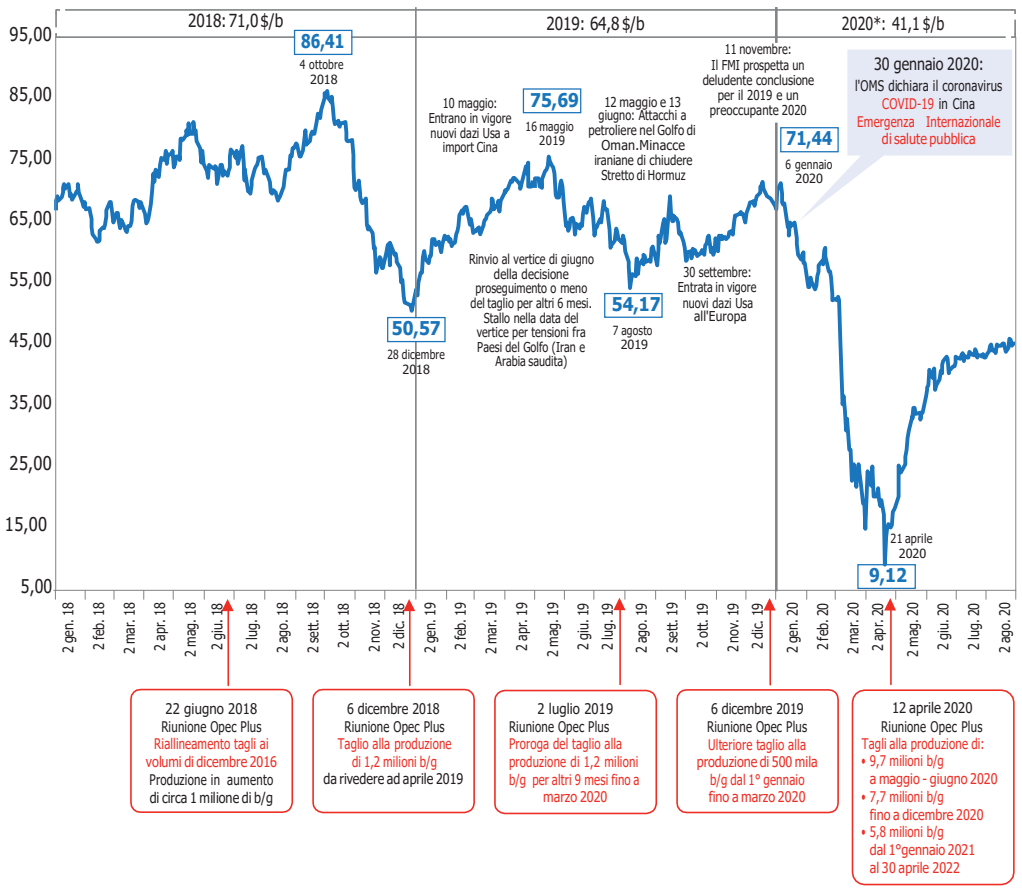
COSTO DEL GASOLIO

Fonte: Unione Petrolifera

Per il 2020, ad inizio anno si prevedeva una domanda superiore ai 101 milioni barili/giorno ma, anche in questo caso, l'impatto del COVID-19 ha cambiato

profondamente lo scenario, innescando un crollo della domanda talmente forte e rapido da mettere in seria difficoltà i Paesi produttori, tanto che nel giro di un paio di settimane i prezzi del greggio sono passati dagli oltre 64 dollari/barile di inizio anno ai 9-10 di fine aprile. Oltre la metà della popolazione mondiale, 4,2 miliardi di persone, è stata interessata da misure di lockdown con riflessi evidenti sulla domanda di energia ed un impatto dirompente su quella di petrolio, che soddisfa oltre il 90% della domanda nei trasporti di merci e persone, oggetto del blocco. Durante la fase più acuta dell'emergenza sanitaria le attività di trasporto a livello globale si sono infatti ridotte del 50-60%, con cali di oltre il 90% nei trasporti aerei. Nel solo primo trimestre, la domanda di petrolio è scesa sotto i 94 milioni barili/giorno rispetto agli oltre 99 dello stesso periodo del 2019, per poi arrivare a poco più di 83 nel secondo trimestre dell'anno, cioè 16 milioni barili/giorno in meno rispetto all'analogo periodo del 2019.

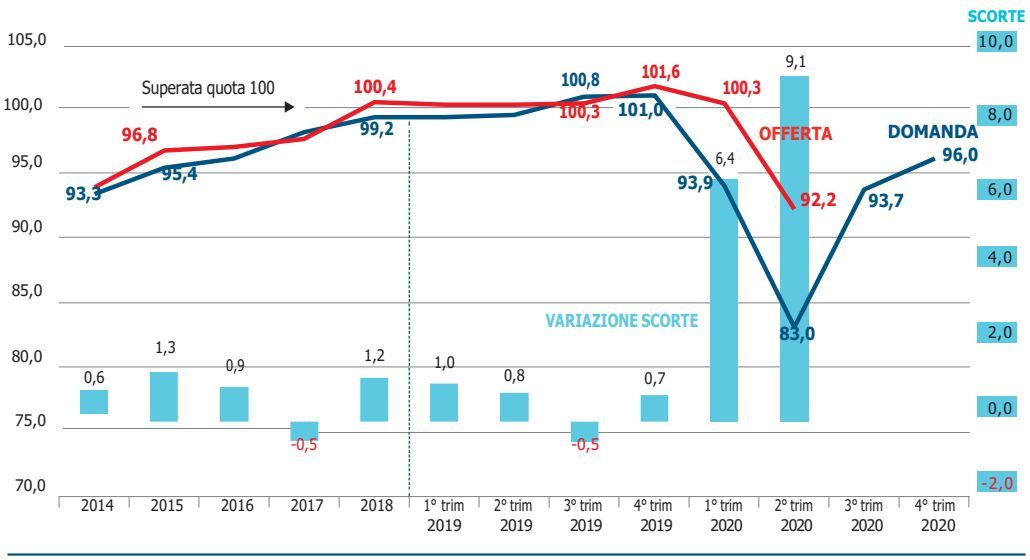
PETROLIO Quotazioni internazionali giornaliere Brent dated
(Dollari/barile)



(*) Media primi 8 mesi 2020.
Fonte: UP su dati Platts

La **produzione mondiale di petrolio**, che durante il 2019 aveva continuato a crescere, arrivando a sfiorare i 102 milioni barili/giorno nel quarto trimestre, ed un surplus di scorte di 700 mila barili/giorno, non è riuscita ad adeguarsi tempestivamente ad un crollo così immediato della domanda, soprattutto per i dissidi tra Russia e Arabia Saudita, inizialmente divise sulle strategie da adottare.

MONDO Il mercato petrolifero e gli effetti del COVID-19
(Milioni di barili/giorno. Dati annuali 2015-2018; trimestrali dal 2019)

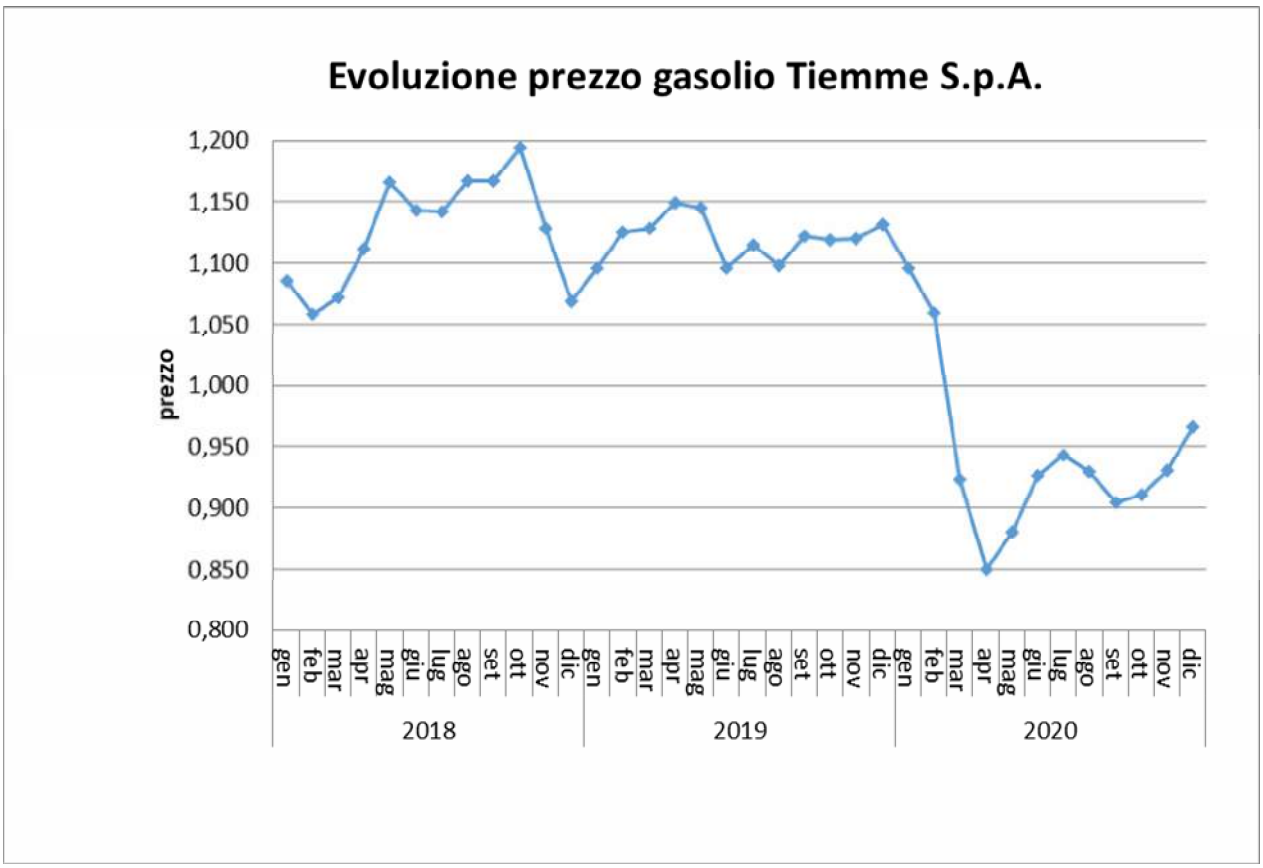


Fonte: AIE, Oil Market Report

Il vertice straordinario convocato il 12 aprile, il giorno di Pasqua, quando era ormai evidente la portata della crisi, non è riuscito a frenare il crollo delle quotazioni che per il Brent hanno raggiunto, nella seconda metà di aprile, punte minime di 9 dollari/barile. L'accordo ha quindi previsto un taglio dell'offerta secondo un decalage fino al 2022, così articolato:

- una riduzione di 9,7 milioni barili/giorno da attuarsi nei mesi di maggio e giugno;
- un taglio di 7,7 milioni barili/giorno nel secondo semestre dell'anno;
- a seguire, per un periodo di 16 mesi, dal 1° gennaio 2021 al 30 aprile 2022, il mantenimento di un taglio di 5,8 milioni barili/ giorno.

Un programma che è stato sostanzialmente rispettato, necessariamente anche per adeguarsi al "vuoto dell'offerta", che nel secondo trimestre ha registrato un ulteriore crollo di oltre 17 milioni barili/giorno, facendo schizzare le scorte ai record storici di oltre 9 milioni barili/giorno.
Con la fine del lockdown, in molti Paesi la domanda del terzo trimestre ha recuperato 10,7 milioni barili/giorno e di recente il programma previsto dei tagli è stato al centro di un dibattito sulla sua possibile revisione.
L'evoluzione dei prezzi del greggio durante il 2019 aveva lasciato intravedere una ritrovata stabilità sui 60-70 dollari/barile, valori condivisi sia dai Paesi produttori che consumatori e utili anche a sostenere investimenti in nuova capacità produttiva.
La pandemia ha rotto tutti gli equilibri e spinto ai minimi degli ultimi 30 anni i prezzi del greggio, che hanno poi faticosamente recuperato terreno dopo le drastiche decisioni dell'Opec Plus e la graduale ripresa delle attività economiche in molte delle aree sottoposte a lockdown. Un recupero che però è stato lento, nonostante gli impegni presi dai Paesi produttori che, nell'immediato, non hanno sortito alcun effetto rialzista, al punto che nei giorni immediatamente successivi all'accordo raggiunto nel vertice del 12 aprile hanno continuato a perdere consistentemente terreno.
Nel corso del 2020 il **costo del barile di greggio in Italia** ha sostanzialmente seguito il trend internazionale, come del resto il costo al litro pagato da Tiemme che, come emerge dal grafico che segue, è perfettamente allineato con il grafico precedente.



PERSONALE

CLIMA SOCIALE POLITICO E SINDACALE

Il 2020 da un punto di vista "politico-sindacale" è stato indubbiamente un anno molto particolare, se non unico. L'improvviso arrivo della pandemia e il conseguente lockdown totale a partire dalla prima quindicina del mese di marzo ha costretto l'Azienda a rivedere tutte le politiche del personale e a fronteggiare un improvviso esubero di centinaia di persone. Le OO.SS., tutte nel loro complesso, si sono dimostrate responsabili siglando immediatamente un accordo che ha consentito all'Azienda di poter smaltire un numero consistente di giorni di ferie arretrate, soprattutto per il personale viaggiante, limitando così il ricorso al Fondo di Solidarietà del Trasporto Pubblico (equivalente alla cassa integrazione ordinaria) che è stato utilizzato solamente nei mesi di aprile e maggio per un numero di persone tutto sommato limitato. Chiaramente molti contratti a termine sono stati cessati per poi riprenderli in estate quando la pandemia ha allentato la presa.

Il clima di incertezza dovuto all'esito della gara relativa alla aggiudicazione da parte della Regione del servizio di trasporto pubblico locale in Toscana hanno frenato sia l'Azienda che le Organizzazioni Sindacali dal mettere mano a trattative complesse con risvolti ultrannuali. Sono in corso discussioni su alcuni aspetti relativi all'armonizzazione di istituti presenti in azienda.

E' continuata purtroppo, soprattutto nella seconda parte dell'anno, la tendenza già iniziata negli scorsi anni da parte di OO.SS. minoritarie presenti in Azienda (soprattutto FAISA CISAL) ad utilizzare sia lo strumento delle procedure di raffreddamento previsto dalla vigente normativa sui servizi pubblici essenziali sostanzialmente per acquisire una maggiore visibilità (si rileva l'apertura di 2 procedure di raffreddamento nel corso del 2020) sia lo strumento del ricorso in

giudizio per qualunque decisione aziendale “non gradita”. Sono aperte attualmente tra Arezzo e Siena sei cause di lavoro promosse dalla Faisa Cisal e altrettante si sono concluse sempre con esito favorevole da parte dell’Azienda. Questo tipo di atteggiamento ha portato le altre sigle sindacali (CGIL CISL UIL) a continuare a rifiutare di fatto ogni contatto con Faisa costringendo così l’Azienda all’apertura di tavoli negoziali separati anche per gestire questioni di ordinaria amministrazione.
Non risultano situazioni critiche relative a comportamenti a rilevanza penale a carico di personale Tiemme.

FORMAZIONE

Nel 2020 sono state complessivamente erogate circa 21.000 ore di formazione. Di queste, circa 5.300 sono state ore di formazione obbligatoria secondo quanto previsto dal D.lgs. 81/08 e Accordi Stato Regione e circa 15.000 sono state ore di formazione per rinnovi delle Carte di Qualificazione del Conducente. Circa 420 ore di formazione in materia di sicurezza sono state svolte da docenti interni all’azienda. Rispetto alle ore di formazione complessivamente svolte, circa il 40% è stato finanziato attraverso l’utilizzo dei Fondi interprofessionali (Fonservizi e Fondirigenti).
Secondo le attività formative aziendali svolte o richieste, è stato periodicamente aggiornato il sistema di monitoraggio delle attività formative dal quale si evince tutto l’iter della formazione (dalla richiesta alla programmazione, la valutazione dell’efficacia, la docenza, i finanziamenti se previsti ed il costo del corso), così come è stato periodicamente aggiornato il gestionale Risorse Umane con l’inserimento di ogni singolo corso svolto, i nominativi dei singoli partecipanti e i relativi attestati formativi.

ANDAMENTO ENTRATE / USCITE PERSONALE NELL’ANNO

La media annua dei dipendenti in forza è stata di n. 1036 addetti.

Nel corso del 2020 sono stati interrotti i rapporti di lavoro di n. 90 dipendenti e assunti n. 81 dipendenti, di cui n.20 a tempo indeterminato.

Le informazioni sul personale degli ultimi anni sono riportate al capitolo “Dati gestionali e statistici”.

I dati più significativi relativi al personale, rilevati al 31/12 di ogni anno, sono riportati nelle tabelle seguenti:

Situazione dipendenti al 31 dicembre	2020	2019	2018
n° dipendenti, compreso interinali	1049	1058	1043
di cui donne	**107**	**110**	**109**
dirigenti	6	6	6
di cui donne	**1**	**1**	**1**
quadri	11	10	9
di cui donne	**3**	**2**	**2**
impiegati (compreso quadri)	96	99	94
di cui donne	**47**	**49**	**47**
conducenti	820	821	811
di cui donne	**55**	**56**	**58**
operai	64	66	69
di cui donne	**0**	**0**	**0**
altri (controllori, add.biglietterie, responsabili di deposito, portieri, add.alle verifiche)	63	66	63
di cui donne	**4**	**4**	**3**
contratti a tempo indeterminato (compreso dirigenti)	982	965	974
di cui donne	**105**	**105**	**102**
% uomini	89,31	89,12	89,53
% donne	10,69	10,88	10,47
contratti a tempo indeterminato	937	918	928
contratti a tempo indeterminato part time	45	47	46
contratti formazione lavoro	0	0	0
apprendisti	0	0	0
lavoratori interinali	0	0	0
di cui donne	0	0	0
contratti a tempo determinato generici	67	93	69
contratti co.co.co	1	1	1
contratti a progetto	0	0	0
età media uomini	49,59	49,16	48,85
età media donne	48,12	47,62	46,82
contratti relativi a categorie protette	18	17	19
laureati	nd	nd	nd
diplomati	nd	nd	nd
scuola media inferiore	nd	nd	nd
giorni assenza per malattia	15804	13859	11.881
giorni assenza per infortunio	1345	2534	2521
giorni assenza per legge 104	5922	3646	3260
giorni assenza per permessi sindacali	1261	1176	1207

Uscite	2020	2019	2018
dimissioni volontarie	3	4	11
di cui donne	**0**	**1**	**1**
licenziamenti	1	2	3
di cui donne	**0**	**0**	**0**
cessazione con diritto alla pensione	29	27	34
di cui donne	**2**	**1**	**2**
decessi	2	1	1
di cui donne	**0**	**0**	**0**
passaggi da part time a full time	nd	nd	nd
di cui donne	**nd**	**nd**	**d**
passaggi ad altra azienda	0	0	1
di cui donne	**0**	**0**	**0**
cessazione contratti a termine	55	27	65
di cui donne	**6**	**2**	**3**

SISTEMA DI GESTIONE DEI RISCHI D.lgs.231/01

Tiemme ha da tempo implementato un sistema organizzativo e di gestione che prevede:

- Matrice della Valutazione dei rischi 231, costituita da una mappatura dei processi e delle singole attività aziendali indicando per ciascuna attività:
    - Reato/i e/o articolo/i di legge;
    - Settore interessato e suo responsabile;
    - Azioni di controllo sull'attività;
    - Procedure di riferimento;
    - Indice di rischio (alto, medio, basso).
- Dichiarazioni semestrali dei Dirigenti con conseguente aggiornamento continuo del modello;
- Dichiarazione annuale della Direzione all'Organismo di Vigilanza sul Sistema 231;
- Audit e sopralluoghi sia da parte dell'Organismo di Vigilanza che da parte del Coordinatore 231;
- Riunioni periodiche (almeno tre) tra l'Organismo di Vigilanza ed il Coordinatore 231.

L'Organismo di Vigilanza presente nel 2019 è stato confermato anche per il 2020. Nel corso dell'anno sono state effettuate le seguenti attività:

- Aggiornata a seguito del cambio di normative l'Analisi del Rischio e la verifica sulle eventuali modifiche organizzative e/o normative che potrebbero incidere sul Sistema 231/01;
- è stato effettuato specifico Audit da parte dell'Organismo di Vigilanza sia sul Sistema Integrato delle Certificazioni, sia sui processi Gare-Acquisti e Formazione, di cui sono stati redatti e approvati i relativi verbali e dai quali emerge l'assenza di *Non Conformità* riguardo al Sistema 231/01 mentre i rilievi relativi alle certificazioni sono stati risolti o sono in corso di trattamento;
- è stata presa visione da parte dell'Organismo di Vigilanza delle principali gare e appalti affidati nel corso del 2020.

DATI GESTIONALI E STATISTICI

VIAGGIATORI TRASPORTATI PER BACINO

Importi in migliaia

	2020	2019	Var.	Var.%
Arezzo	4.143	11.041	-6.898	-62%
Siena	8.679	20.746	-12.067	-58%
Grosseto	2.044	4.682	-2.638	-56%
Piombino	734	1.688	-954	-57%
Totale	**15.600**	**38.158**	**-22.558**	**-59%**

Il numero dei passeggeri trasportati 2020 ha risentito fortemente della pandemia, in particolare nei periodi di lockdown relativi ai mesi da marzo a maggio 2020 e al periodo novembre-dicembre 2020, che hanno determinato un forte calo dei passeggeri, intorno al -59% complessivo.

RICAVI TIEMME DA TITOLI DI VIAGGIO

Importi in migliaia

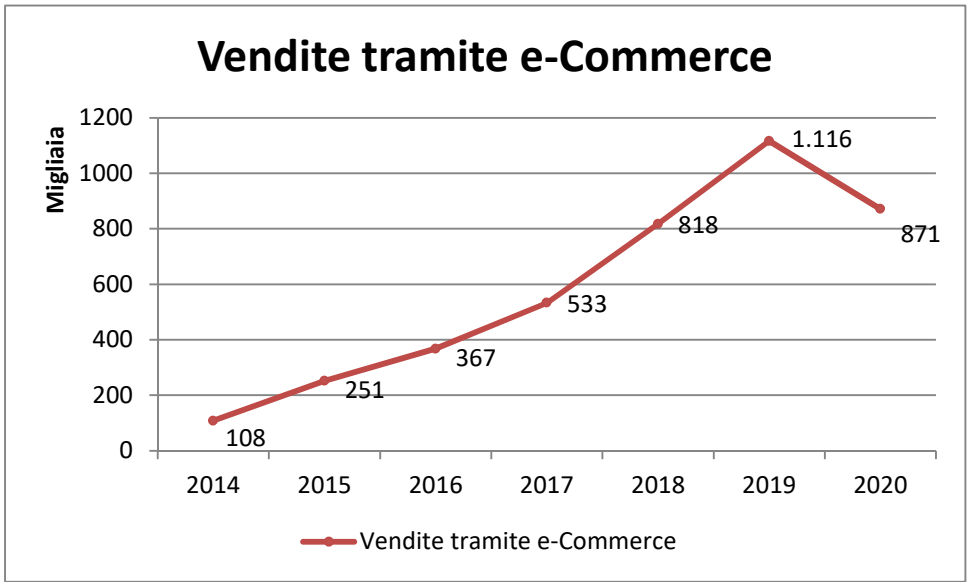
Bacino	2020	2019	Var	Var.%
Arezzo	1.859	3.540	- 1.681	-47%
Siena	5.951	12.843	- 6.892	-54%
Grosseto	2.740	5.805	- 3.065	-53%
Piombino	555	1.111	- 556	-50%
Totale	**11.106**	**23.299**	**- 12.194**	**-52%**

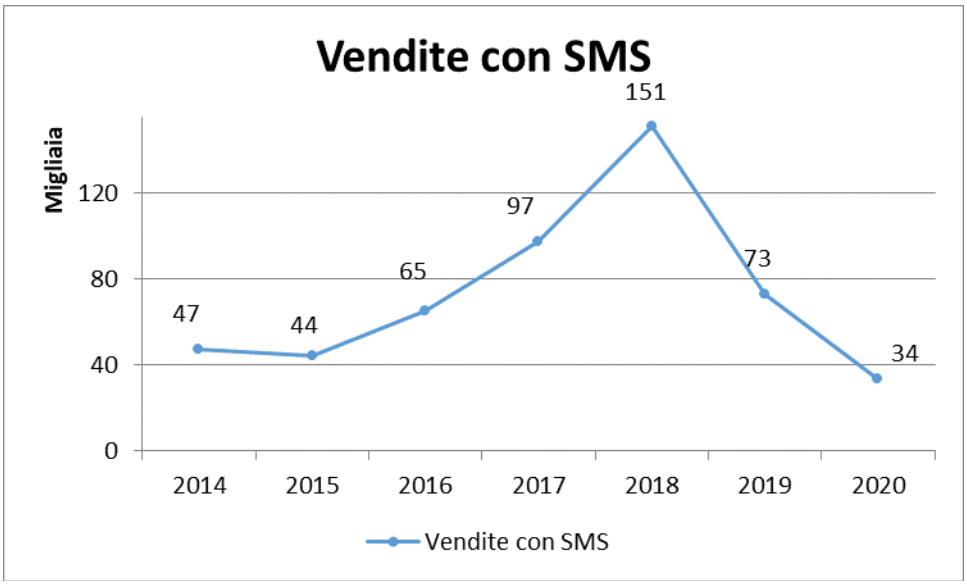
Gli importi indicati comprendono: integrazioni MIV, Campiglia; escludono: tessere, sanzioni, contributi Covid.

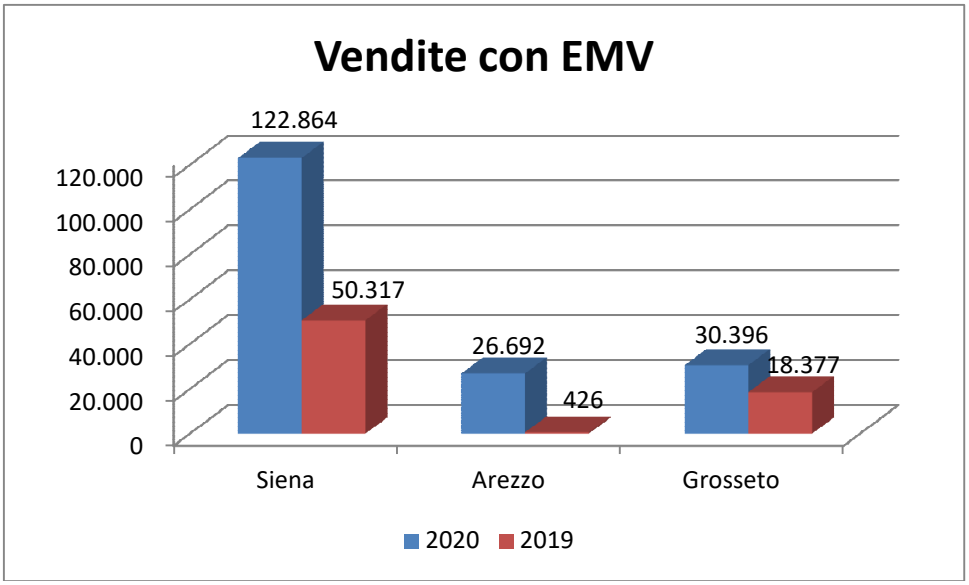
Analogamente al numero dei passeggeri trasportati, anche i ricavi 2020 hanno risentito fortemente della pandemia.
I mancati ricavi sono distribuiti in maniera omogenea nei bacini di pertinenza e si attestano al -52% rispetto all'anno precedente, che corrisponde a circa -12 milioni di euro, con punte del -80% nei mesi di aprile e dicembre 2020.
Le vendite sono state condizionate anche dai ristori sugli abbonamenti non utilizzati a causa delle misure di contenimento Covid. In totale per il 2020 sono stati erogati 22.946 ristori di cui 14.907 in forma di voucher e 8.039 sotto forma di prolungamento della validità dell'abbonamento.
La pandemia ha rimodulato anche le vendite degli abbonamenti, privilegiando le tipologie di breve durata rispetto a quelle a lungo termine. Ad esempio i titoli annuali hanno subito un calo del 75%, mentre per i titoli mensili la diminuzione è stata del 50% e per i settimanali del 35%. Lo spostamento su tipologie di titoli meno convenienti ha determinato un leggero scostamento fra la diminuzione di viaggiatori (più consistente -59%) e la diminuzione ricavi (-52%).
Il rapporto passeggeri/ricavi del bacino di Arezzo è falsato dal forte calo di titoli annuali studenti MIV sul bacino del Valdarno (-81%) che, avendo tariffa urbana, ha comportato l'applicazione di coefficienti passeggeri maggiori rispetto ai corrispondenti titoli extraurbani precedentemente utilizzati per il calcolo.

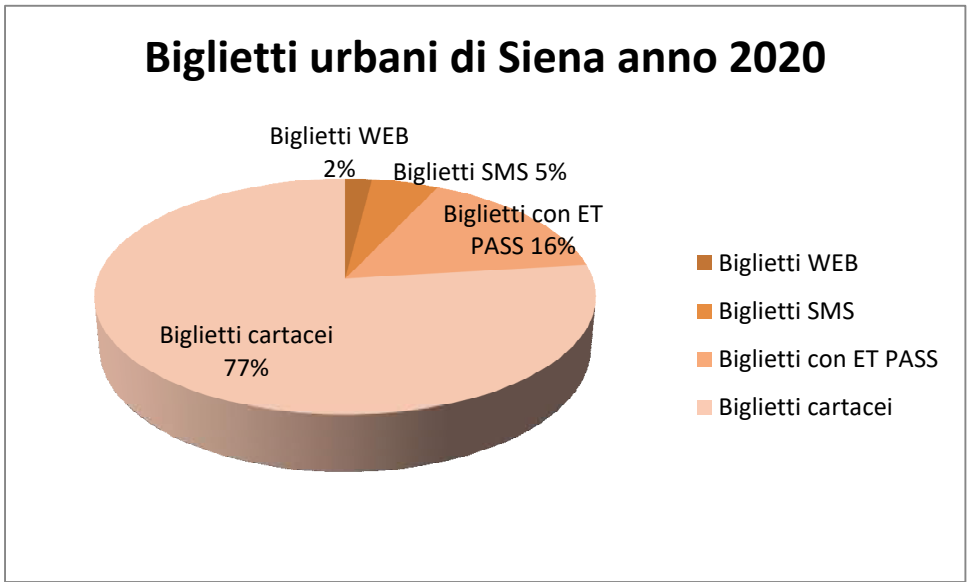
Sono state premiate dall'utenza le forme di acquisto dematerializzate dei titoli, quali le vendite tramite App e portale e-commerce, che hanno registrato un decremento di solo il 28% a fronte di un -52% medio. Prosegue anche con la pandemia il calo delle vendite dei biglietti con sms, che risente della maggiorazione del titolo, a fronte delle nuove tecnologie di monetica disponibili.

Particolare attenzione merita l'analisi dell'andamento delle vendite con sistema EMV di acquisto titolo direttamente a bordo con carta bancaria, che vede una fidelizzazione estremamente vivace e continua, nonostante le chiusure e la difficoltà ad accedere alle validatrici. A titolo esemplificativo si riporta il grafico delle vendite EMV registrate sull'urbano di Siena nel corso del 2020, che mostra che ben il 16% dei biglietti urbani sono stati acquistati tramite tale tipologia.









Importi in migliaia

Arezzo (Etruria Mobilità)	2020	2019
Corrispettivi TdV TPL	2.786.488	5.840.907
Corrispettivi TdV a fattura	134.492	208.937
MIV	278.601	-155.734
Totale ricavi da traffico TPL	**3.199.581**	**5.894.110**
Tessere	18.222	34.773
Sanzioni	116.730	211.962
ATAM	3.385	7.171
Totale altri ricavi	**134.952**	**246.735**
	3.334.533	**6.140.845**

Importi in migliaia

Siena (Siena Mobilità)	2020	2019
Corrispettivi TdV TPL	5.860.508	13.519.467
Corrispettivi TdV a fattura	308.195	466.526
Pegaso	265.704	608.926
TdV San Gimignano	18.118	44.972
TdV Certaldo	97.033	97.679
TdV non TPL	-8.573	-16.265
Totale ricavi da traffico TPL	**6.540.985**	**14.721.305**
Tessere	35.596	61.391
Sanzioni	239.396	559.100
Totale altri ricavi	**274.992**	**620.491**
	6.815.977	**15.341.796**

Importi in migliaia

Grosseto	2020	2019
Corrispettivi TdV TPL	2.740.243	5.805.199
Totale ricavi da traffico TPL	**2.740.243**	**5.805.199**
Tessere	10.136	15.669
Sanzioni	110.261	159.622
Totale altri ricavi	**120.397**	**175.291**
	2.860.640	**5.980.490**

Importi in migliaia

Piombino	2020	2019
Corrispettivi TdV TPL	425.343	981.462
Totale ricavi da traffico TPL	**425.343**	**981.462**
PB-Campiglia	130.000	130.000
Tessere	2.438	3.621
Sanzioni	10.810	16.945
Totale altri ricavi	**143.248**	**150.566**
	568.591	**1.132.028**

LE PERCORRENZE IN CHILOMETRI PER TIPOLOGIA DI SERVIZIO

Importi in migliaia

ANNO	TPL	NOLEGGI	SERV. SOST. TRENO	SERV. A CONV.	LINEE AUT.TE	TOTALE
2020	24.579	330	104	1.193	268	**26.474**
2019	27.363	917	138	2.001	510	**30.929**
2018	27.168	991	108	2.356	502	**31.125**

Le percorrenze sopra indicate rappresentano i km offerti, quindi comprendono anche i km effettuati dai subconcessionari.

Le percorrenze per il TPL risultano così suddivise per bacino:

Importi in migliaia

Bacino	2020	2019	2018
Siena	10.719	11.691	11.633
Grosseto	7.773	8.781	8.678
Arezzo	4.091	4.568	4.533
Piombino/Livorno	1.834	2.122	2.126
San Gimignano	114	146	143
Certaldo	48	55	55
Totale	**24.579**	**27.363**	**27.168**

CARBURANTE UTILIZZATO

Anno	lt gasolio	kg metano
2020	9.044.937	366.738
2019	10.525.676	541.651
2018	10.496.255	633.169

CHILOMETRI PERCORSI PER TIPO DI CARBURANTE

Importi in migliaia

	2020	2019	2018
Km percorsi dagli autobus	**27.347**	**31.453**	**31.455**
Km percorsi da autobus a gasolio	**26.267**	**29.605**	**29.386**
Km percorsi da bus a gasolio Tpl	25.563	28.348	27.861
Km da bus a gasolio (scolastico)	296	366	600
Km da bus a gasolio (noleggio)	408	891	925
Km percorsi da autobus a metano	**1.043**	**1.808**	**2.035**
Km percorsi da bus a metano (TPL)	1.043	1.808	2.035
Km percorsi da bus elettrici	**37**	**40**	**34**
Km percorsi da bus elettrici (TPL)	37	40	34

PARCO BUS DI PROPRIETÀ AL 31.12.2020

Di seguito il parco di proprietà, con l'anzianità media dei bus al 31 dicembre 2020 e analisi della situazione per tipologia di trazione e di emissione:

	EXTRAURBANO	URBANO	NOLEGGIO	SCUOLABUS	SPECIALI	TOTALE
1997-2000	56		4			**60**
2001-2005	153	55	11	7		**226**
2006-2010	80	44	5	7	1	**137**
2011-2015	51	90	3	9	2	**155**
2016	1	1	2	4		**8**
2017	18			1		**19**
2018	35			5		**40**
2019	35	20	2	6		**63**
2020	29					**29**
	458	**210**	**27**	**39**	**3**	**737**
Età media	**11,67**	**9,22**	**13,37**	**7,97**	**10,33**	**10,84**

	EXTRAURBANO	URBANO	NOLEGGIO	SCUOLABUS	SPECIALI	TOTALE
GASOLIO	456	142	27	36	1	**662**
METANO	2	57		3		**62**
ELETTRICO		5			2	**7**
IBRIDO		6				**6**
Totale	**458**	**210**	**27**	**39**	**3**	**737**

	EXTRAURB.	URBANO	NOLEGGIO	SCUOLABUS	SPECIALI	TOTALE
EURO 6	133	90	4	16		**243**
EURO 5 EEV	26	68	1	7		**102**
EURO 5	30	7	4	2		**43**
EURO 4	23	2	3	5		**33**
EURO 3 con FAP (EURO 5)			7			**7**
EURO 3	127	35		9		**171**
EURO 2 con FAP (EURO 5)		1	6			**7**
EURO 2	119	2	2			**123**
ELETTRICO		5			2	**7**
Altro					1	**1**
Totale	**458**	**210**	**27**	**39**	**3**	**737**

INDICE SINTETICO DI QUALITÀ DEL SERVIZIO PERCEPITO DAI VIAGGIATORI

I dati seguenti mostrano il valore di gradimento dell'utenza nel rispetto delle "Linee guida per lo svolgimento delle indagini di rilevazione della soddisfazione dei clienti previste dalle Carte dei Servizi" approvate dal Comitato Tecnico di Gestione - Regione Toscana nell'ambito del Contratto Ponte per la gestione del TPL nel 2019 (range 0 = assenza di qualità; 100 = qualità perfetta).

I dati raccolti dalle indagini territoriali, svolte in collaborazione con l'Università di Siena, mostrano una crescita qualitativa di tutti gli indicatori, in particolar modo per voci quali la sicurezza, la qualità del servizio commerciale ed il comportamento del personale.
L'indice sintetico di qualità percepito dalla nostra clientela si attesta quindi sul punteggio di 74, rispetto al punteggio di 67 registrato dalla medesima indagine del 2019.

Indice	Media 2020	Media 2019	Media 2018
Sicurezza	80	75	76
Servizio commerciale	79	70	71
Comportamento del personale	77	70	73
Informazione alla clientela	74	66	67
Attenzione all'ambiente	73	66	64
Regolarità del servizio/Organizzazione	72	66	66
Integrazione modale	72	65	65
Comfort	70	64	65
Pulizia mezzi/fermata	68	63	63
Media	**74**	**67**	**68**

INFORMAZIONI SUL PERSONALE

La media dei dipendenti in forza nell'intero anno 2020 è stata di 1.036 unità lavorative, così suddivise tra le varie sedi operative:

	Media 2020	Media 2019	Media 2018
Arezzo	229	234	230
Grosseto	411	302	303
Piombino	103	105	103
Siena	293	413	412
Totale	**1036**	**1054**	**1048**

I dati più significativi relativi al personale sono riportati nella tabella seguente:

MEDIA DIP.TI	31/12 2020 (media)	31/12 2019 (media)	TEMPO IND.TO (media)	TEMPO IND.TO al 31/12	A TERMINE (media)	A TERMINE al 31/12	DISABILI
DIRIGENTI	6,00	6,00	0,00	0,00	6,00	6,00	0,00
IMPIEGATI	85,92	86,97	85,59	85,00	0,33	0,00	6,00
QUADRI	11,00	9,58	11,00	11,00	0,00	0,00	0,00
CONDUCENTI	802,79	814,60	743,35	753,00	59,44	67,00	1,00
OPERAI	68,92	71,40	68,92	64,00	0,00	0,00	1,00
ALTRI ADDETTI	61,58	65,02	61,58	63,00	0,00	0,00	10,00
TOTALI	**1036,21**	**1053,57**	**970,44**	**976,00**	**65,77**	**73,00**	**18,00**

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA

Ai fini dell'analisi della composizione di fonti e impieghi secondo la durata e della verifica delle posizioni di equilibrio strutturale dell'azienda, riportiamo di seguito lo stato patrimoniale riclassificato secondo il criterio finanziario.

Importi in migliaia di euro

STATO PATRIMONIALE a liquidità crescente		2020 '000 €	%	2019 '000 €	%	Var. (20-19) '000 €	Δ%
ATTIVITA' IMMOBILIZZATE	**AI**	**59.262**	**64,0**	**61.666**	**62,4**	**-2.404**	**-3,9**
Immobilizzazioni immateriali		2.317	2,5	2.755	2,8	-437	-15,9
Immobilizzazioni materiali		53.006	57,3	54.974	55,6	-1.968	-3,6
Immobilizzazioni finanziarie		1.980	2,1	1.978	2,0	2	0,1
Crediti dell'Attivo Circolante a m/l termine		1.959	2,1	1.959	2,0	0	0,0
CAPITALE CIRCOLANTE	**AC**	**33.279**	**36,0**	**37.126**	**37,6**	**-3.846**	**-10,4**
Rimanenze	RF	1.827	2,0	1.912	1,9	-86	-4,5
Liquidità differite	Ld	24.823	26,8	30.370	30,7	-5.547	-18,3
Crediti commerciali		*12.280*		*14.919*		*-2.639*	
Crediti tributari		*1.249*		*1.530*		*-281*	
Altri crediti b/t		*11.161*		*13.754*		*-2.593*	
Ratei e risconti attivi		*134*		*168*		*-34*	
Titoli del circolante		*0*		*0*		*0*	
Liquidità immediate	Li	6.629	7,2	4.843	4,9	1.786	36,9
TOTALE IMPIEGHI	**K**	**92.542**	**100,0**	**98.791**	**100,0**	**-6.250**	**-6,3**
CAPITALE PROPRIO	**PN**	**24.884**	**26,9**	**25.527**	**25,8**	**-643**	**-2,5**
Capitale sociale		18.000	19,5	18.000	18,2	0	0,0
Riserve + Utili (perdite) a nuovo		7.527	8,1	6.633	6,7	894	13,5
Utile(perdita) d'esercizio		-643	-0,7	894	0,9	-1.537	-172,0
PASSIVITA' CONSOLIDATE	**Pc**	**44.260**	**47,8**	**44.987**	**45,5**	**-727**	**-1,6**
Fondi rischi ed oneri		5.120	5,5	4.111	4,2	1.009	24,5
TFR		8.445	9,1	9.258	9,4	-813	-8,8
Debiti a m/l termine		30.695	33,2	31.617	32,0	-922	-2,9
Debiti finanziari m/l		*13.032*		*11.121*		*1.911*	
Risconti passivi pluriennali		*17.663*		*20.497*		*-2.834*	
PASSIVITA' CORRENTI	**Pb**	**23.398**	**25,3**	**28.278**	**28,6**	**-4.880**	**-17,3**
Debiti a breve termine		22.431	24,2	25.395	25,7	-2.963	-11,7
Debiti v.fornitori		*12.358*		*15.053*		*-2.694*	
Debiti finanziari b/t		*2.197*		*2.450*		*-253*	
Debiti tributari b/t		*1.222*		*914*		*308*	
Debiti altri b/t		*6.654*		*6.978*		*-324*	
Ratei e risconti passivi a b/t		967	1,0	2.883	2,9	-1.916	-66,5
TOTALE FONTI	**K**	**92.542**	**100,0**	**98.791**	**10**		

10 €/mln
I nuovi investimenti

ATTIVITA'

ATTIVITA' IMMOBILIZZATE

L'attivo immobilizzato è passato da 61.666 a 59.262 milioni di euro.
La riduzione di 2.404 milioni di euro è legata alle seguenti variazioni:

- **Immobilizzazioni immateriali:**

Importi in migliaia

Immobilizzazioni Immateriali	2020	2019
al 01/01	2.754	2.402
Acquisti	822	1.990
Cessioni	-19	0
Ammortamenti	-1.240	-1.131
Altre variazioni		-507
Variazione netta	**-437**	**352**
al 31/12	2.317	2.754

Importi in migliaia

Acquisti	2020	2019
Licenze uso programmi sofware	643	1.279
Migliorie su beni di terzi	145	687
Spese finanziarie	15	-
Sistema certificazioni	19	24
Totale	822	1.990

- **Immobilizzazioni materiali:**

Importi in migliaia

Immobilizzazioni Materiali	2020	2019
al 01/01	54.975	49.068
Acquisti	9.158	15.120
Cessioni	-2.547	-484
Ammortamenti	-8.578	-8.217
Altre variazioni		-512
Variazione netta	-1.968	5.907
al 31/12	53.007	54.975

Importi in migliaia

Acquisti	2020	2019
Autobus	7.144	11.115
Tecnologie di bordo	113	529
Paline di fermata	167	20
Impianti specifici	30	82
Monetica	-	48
Attrezature Ind.li e Comm.li	25	89
Atre immobilizzazioni materiali	178	1.087
Impianti e macchinari in corso (Bus)	1.295	2.128
Altre immobilizzazioni materiali in corso	206	22
Totale	9.158	15.120

- **Immobilizzazioni finanziarie:**

Importi in migliaia

Immobilizzazioni Finanziarie	2020	2019
al 01/01	1.978	1.970
Acquisti	2	8
Variazione netta	**2**	**8**
al 31/12	1.979	1.978

Acquisti	2020	2019
Quote Consorzio Montelungo		5
Depositi cauzionali	2	3
Totale	2	8

Le immobilizzazioni finanziarie sono rappresentate da partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie minori (in prevalenza depositi cauzionali).
Tra le partecipazioni è appostato il costo d'acquisto delle quote di RAMA Spa, pari a 2.100 migliaia di euro, a fronte del quale, nell'esercizio 2017, è stato accantonato un fondo svalutazione di 857 mila euro che porta il valore netto di carico della partecipazione a 1.243 migliaia di euro. Valore che è stato ritenuto adeguato rispetto al patrimonio netto rettificato con i valori di mercato degli immobili di proprietà della società. Il fondo è riclassificato a storno della partecipazione.

Crediti dell'attivo circolante a m/l termine, rimasti invariati rispetto all'anno precedente, sono esclusivamente rappresentati dal credito per imposte anticipate.

33,3 €/mln
Il capitale circolante

CAPITALE CIRCOLANTE

Il capitale circolante è passato da 37.126 a 33.279 migliaia di euro. La riduzione di 3.846 migliaia di euro è riconducibile all'effetto netto delle seguenti variazioni:

Importi in migliaia

Capitale Circolante	2020	2019	Var.(20-19)
Rimanenze	1.827	1.912	-85
Crediti Commerciali	12.279	14.919	-2.640
Crediti tributari	1.249	1.530	-281
Atri crediti a breve	11.161	13.754	-2.592
Ratei attivi	134	168	-34
Disponibilità liquide	6.629	4.843	1.786
Totale	**33.279**	**37.126**	**-3.846**

- **Rimanenze:** la rotazione, calcolata sui consumi di materie e ricambi è diminuita ed i giorni di giacenza media sono aumetti da 44,1 a 55,8 giorni per effetto del calo dei consumi legato alla diminuzione della produzione;
- **Crediti commerciali:** la rotazione è diminuita ed i giorni medi di incasso sono aumentati da 56,7 a 65,5 giorni. Preme ricordare che si tratta comunque di indici che possono differire dagli effettivi giorni di incasso poiché calcolati sui crediti comprensivi delle fatture da emettere.

- **Crediti tributari:** passati da 1.530 a 1.249 migliaia di euro, con una riduzione di 281 mila euro per effetto delle seguenti variazioni:

Importi in migliaia

Crediti tributari	2020	2019	Var.(20-19)
Iva su vendite	451	499	-48
Iva in attesa di rimborso	0	293	-293
Erario imp.sost.TFR	2	4	-2
Erario c/rit.su TFR	19	-	19
Erario c/IRES	288	260	28
Erario c/IRAP	129	-	129
Erario c/IRAP credito ACE	10	27	-17
L.343/2000 accise gasolio	349	447	-98
Totale	**1.249**	**1.530**	**-281**

- **Altri crediti a b/t:** la riduzione di circa 2,6 milioni di euro è, principalmente, il risultato dell'effetto combinato dell'incasso di crediti per contributi autobus per circa 6 milioni di euro e di crediti maturati per contributi Covid per 2.447 migliaia di euro per contributi CCNL per 1.569 migliaia di euro:

Importi in migliaia

Crediti per contributi	2020	2019	Var.(20-19)
Contributi Autobus:	2.533	8.517	-5.984
di cui Consip	*1.623*	*2.705*	-1.082
di cui DGR 941	-	*1.809*	-1.809
di cui DGR 1347 - ibridi	-	*1.800*	-1.800
di cui DGR 98	-	*1.293*	-1.293
di cui DGR 556	*911*	*911*	0
Contributi CCNL	2.729	1.160	1.569
Contributi emergenza Covid	2.447	-	2.447
Totale	**7.709**	**9.677**	**- 1.968**

- **Ratei attivi:** per la composizione di tale voce si rimanda alla nota integrativa.
- **Disponibilità liquide:** per i dettagli sui flussi che hanno generato o drenato liquidità, si rimanda all'analisi del rendiconto finanziario.

6,6 €/mln
La liquidità

PASSIVITA'

Nel corso dell'esercizio 2020 il totale delle fonti è passato da 98.791 a 92.542 migliaia di euro con una diminuzione di 6.250 migliaia di euro.
La riduzione è riconducibile alla diminuzione del Patrimonio Netto per la perdita subita nell'anno 2020 pari a 643 mila euro , alla diminuzione delle passività consolidate per 727 mila euro e alla riduzione delle passività correnti per 4.880 migliaia di euro:

Importi in migliaia

Fonti	2020	2019	Var.€	Var. %
Patrimonio Netto	24.884	25.527	- 643	-2,5%
Passività consolidate:	44.260	44.987	- 727	-1,6%
Fondi Rischi	*5.120*	*4.111*	*1.009*	*24,5%*
Fondo TFR	*8.445*	*9.258*	*- 813*	*-8,8%*
Debiti finanziari a m/l termine	*13.032*	*11.121*	*1.911*	*17,2%*
Risconti passivi pluriennali	*17.663*	*20.497*	*- 2.834*	*-13,8%*
Passività correnti:	23.398	28.278	- 4.880	-17,3%
Debiti v/fornitori	*12.358*	*15.053*	*- 2.695*	*-17,9%*
Debiti finanziari a breve	*2.197*	*2.450*	*- 253*	*-10,3%*
Debiti tributari	*1.222*	*914*	*308*	*33,7%*
Altri debiti a breve termine	*6.654*	*6.978*	*- 324*	*-4,6%*
Ratei e risconti passivi a breve	*967*	*2.883*	*- 1.916*	*-66,5%*
Totale	**92.542**	**98.791**	**- 6.250**	**-6,3%**

PATRIMONIO NETTO

Per l'analisi del risultato d'esercizio si rimanda all'analisi del conto economico.

PASSIVITA' CONSOLIDATE

- **Fondi rischi:** così costituiti e variati rispetti all'esercizio precedente:

Importi in migliaia

Fondi rischi ed oneri	2020	2019	Var.€	Var. %
F.do incentivo esodo	0	11	-11	-100,0%
F.do oneri rinnovo CCNL	884	589	295	50,0%
F.do oneri vertenze legali i corso	1.438	1.337	101	7,5%
F.do manutenzioni cicliche	351	1	350	100,0%
F.do progetti mobilità	0	26	-26	-100,0%
Altri fondi per rischi ed oneri differiti	2.447	2.147	300	14,0%
Totale	**5.120**	**4.111**	**1.009**	**24,5%**

- **Fondo TFR:** la riduzione è legata al turnover con nuovi assunti il cui TFR, per legge, viene versato ai Fondi Pensione.

Debiti finanziari a medio lungo termine: la variazione è l'effetto netto delle quote capitale rimborsate nel corso dell'anno 2020 (dal mese di Marzo 2020 sono stati progressivamente morati tutti i finanziamenti, per le sole quote capitale, fino al 31 Dicembre) dei tre finanziamenti stipulati nell'anno 2015 per l'acquisto di nuovi autobus, dei due nuovi finanziamenti stipulati nel corso dell'anno 2018 per 5.500 migliaia di euro, del finanziamento di 1.000 migliaia di euro erogato nel corso dell'esercizio 2019 e dell'ulteriore finanziamento garantito Sace di 2.000 migliaia di euro stipulato a fine anno 2020. Per il dettaglio si rimanda all'analisi della voce debiti v/banche in Nota Integrativa.

- **Risconti passivi pluriennali,** la variazione dei risconti passivi pluriennali è l'effetto netto:
  - della riduzione per contributi conto impianti di competenza dell'esercizio 2020 per 2.712;
  - della rilevazione della quota di contributi su progetti europei di competenza dell'anno 2020 per 122 mila euro.

Importi in migliaia

Risconti passivi pluriennali	2020	2019	Var.€	Var. %
Risconti passivi contributi c/impianti	17.546	20.258	-2.712	-13,4%
Risconti passivi progetti finanziati	117	239	-122	-50,9%
Totale	**17.663**	**20.497**	**-2.834**	**-13,8%**

Di seguito il dettaglio delle variazioni intervenute nel corso del 2020 nei risconti passivi per contributi c/impianti:

Importi in migliaia

Risconti passivi contributi c/impianti	2020	2019	Var.€	Var. %
Bus	17.234	19.521	-2.287	-11,7%
AVM	143	503	-360	-71,6%
AR Smart	117	132	-15	-11,4%
Copertura GR	52	57	-5	-8,4%
Paline	-	22	-22	-100,0%
Imp.metano	-	19	-19	-100,0%
Pannelli Aesys	-	4	-4	-100,0%
Totale	**17.546**	**20.258**	**-2.712**	**-13,4%**

PASSIVITA' CORRENTI

23,4 €/mln
Le passività correnti

Il passivo corrente è passato da 28.278 a 23.398 migliaia di euro, con riduzione di 4.880 migliaia di euro dovuto all'effetto netto delle seguenti variazioni:

Importi in migliaia

Passività correnti	2020	2019	Var.€	Var. %
Debiti v/fornitori	12.358	15.053	-2.695	-17,9%
Debiti finanziari a breve	2.197	2.450	-253	-10,3%
Debiti tributari	1.222	914	308	33,7%
Altri debiti a breve	6.654	6.978	-324	-4,6%
Ratei e risconti passivi a breve	967	2.883	-1.916	-66,5%
Totale	**23.398**	**28.278**	**-4.880**	**-17,3%**

- **Debiti verso fornitori:** sono diminuiti di 2.695 migliaia di euro. I tempi di pagamento sono aumentati da 78,2 a 98,4. Preme precisare che l'aumento è dovuto alla diminuzione degli acquisti più che proporzionale rispetto alla diminuzione dello stock di fine anno;
- **Debiti finanziari a breve,** rappresentati esclusivamente dalle quote da pagare entro l'esercizio successivo dei finanziamenti a medio lungo termine sopra citati; nel corso dell'esercizio la società non ha fatto ricorso ad alcun tipo di strumento finanziario a breve termine.
- **Altri debiti a breve termine:** la riduzione di 324 mila euro è il risultato dell'effetto combinato della riduzione dei debiti previdenziali per 239 mila euro e verso il personale per 146 mila euro e l'incremento degli altri debiti per 62 mila euro.

Importi in migliaia

Altri debiti a breve	2020	2019	Var.€	Var. %
Debiti v/Ist.Previdenziali	2.353	2.592	-239	-9,2%
Debiti v/personale dipendente	3.929	4.075	-146	-3,6%
Altri debiti	372	311	62	19,8%
Totale	**6.654**	**6.978**	**-324**	**-4,6%**

- **Ratei e risconti passivi a breve:** sono rappresentati prevalentemente dalle quote di abbonamenti di competenza 2021. La consistente riduzione della vendita di abbonamenti come conseguenza della pandemia, giustifica la diminuzione di oltre 1.900 migliaia di euro.

STATO PATRIMONIALE GESTIONALE

Ai fini dell'analisi della composizione del capitale investito netto operativo e delle sue fonti di copertura si riporta di seguito una riclassificazione gestionale dello stato patrimoniale.

Importi in migliaia di euro

STATO PATRIMONIALE GESTIONALE	2020		2019		Var. (20-19)	
	'000 €	%	'000 €	%	'000 €	Δ%
Capitale immobilizzato	59.262	177,0	61.666	180,0	-2.404	-3,9
Capitale circolante netto operativo	5.449	16,3	6.455	18,8	-1.006	-15,6
Passività a m/l	-31.227	-93,3	-33.866	-98,9	2.638	-7,8
CAPITALE INVESTITO NETTO OPERATIVO	**33.484**	**100,0**	**34.255**	**100,0**	**-771**	**-2,3**
PATRIMONIO NETTO	**24.884**	**74,3**	**25.527**	**74,5**	**-643**	**-2,5**
Totale debiti finanziari a breve term.	2.197		2.450		-253	-10,3
Totale debiti finanziari a m/l termine	13.032		11.121		1.911	17,2
Liquidità (-)	-6.629		-4.843		-1.786	36,9
DEBITO FINANZIARIO NETTO (PFN)	**8.600**	**25,7**	**8.727**	**25,5**	**-128**	**-1,5**

Si segnala una riduzione complessiva del **Capitale Investito Netto** di 771 mila euro.
La composizione delle fonti mostra una situazione sostanzialmente invariata rispetto all'esercizio precedente. Alla fine dell'esercizio il patrimonio netto copriva il **74,3%** del Capitale

investito netto (contro il 74,5% dell'esercizio precedente) mentre il restante 25,7% era coperto dalla PFN a debito, contro il 25,5% dell'esercizio precedente.
Per i dettagli si rinvia a quanto illustrato successivamente nel quadro di sintesi della situazione finanziaria.

COMPOSIZIONE POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

Si riporta di seguito la composizione della posizione finanziaria aziendale con la distinzione dei finanziamenti per natura, oltre che per durata, e le variazioni intervenute sulle voci che la compongono:

Importi in migliaia di euro

COMPOSIZIONE P.F.N.	2020		2019		Var. (20-19)	
	'000 €	%	'000 €	%	'000 €	Δ%
Finanziamenti a M/L termine al 01/01	**13.570**		**15.304**		**-1.733**	
Nuove erogazioni/incrementi	2.000		1.000		1.000	
Rimborsi/Estinzioni	-342		-2.733		2.392	
Finanziamenti a M/L termine al 31/12	**15.229**	**100,0**	**13.570**	**100,0**	**1.658**	
Quota a BT di finanziamenti a M/L	**-2.197**		**-2.450**		**253**	
Debiti finanziari a M/L termine al 31/12	**13.032**	**85,6**	**11.121**	**81,9**	**1.911**	**17,2**
Strumenti finanziari a BT al 31/12	**0**	**0,0**	**0**	**0,0**	**0**	
Quota a BT di finanziamenti a M/L	**2.197**		**2.450**		**-253**	
Debiti finanziari a BT al 31/12	**2.197**	**14,4**	**2.450**	**18,1**	**-253**	**-10,3**
Totale debiti finanziari	**15.229**	**100,0**	**13.570**	**100,0**	**1.658**	**12,2**
Liquidità	6.629		4.843		1.786	
Disponibilità e titoli assimilati	**6.629**		**4.843**		**1.786**	
POSIZIONE FIN. NETTA	**-8.600**		**-8.727**		**128**	**-1,5**

Dal mese di Marzo 2020 sono stati progressivamente morati tutti i finanziamenti, per le sole quote capitale, fino al 31 Dicembre, quindi nel corso dell'anno 2020 sono state restituite quote capitale per 342 mila euro, a fronte dei 2.450 mila euro previsti. Inoltre, in data 15 Dicembre 2020 è stato erogato un nuovo finanziamento a tasso fisso di 2 milioni di euro da restituire in 4 anni, oltre i primi 2 di preammortamento. I finanziamenti a medio lungo termine alla fine dell'esercizio ammontavano quindi a 15.229 migliaia di euro.
I debiti finanziari a breve termine alla fine dell'esercizio rappresentano solo la quota a breve dei finanziamenti a medio lungo.
Le disponibilità liquide sono passate da 4.843 a 6.629 migliaia di euro.
Ne deriva una posizione finanziaria netta a debito di 8.600 migliaia di euro, addirittura lievemente migliorata rispetto all'esercizio precedente.

QUADRO DI SINTESI DELLA SITUAZIONE FINANZIARIA

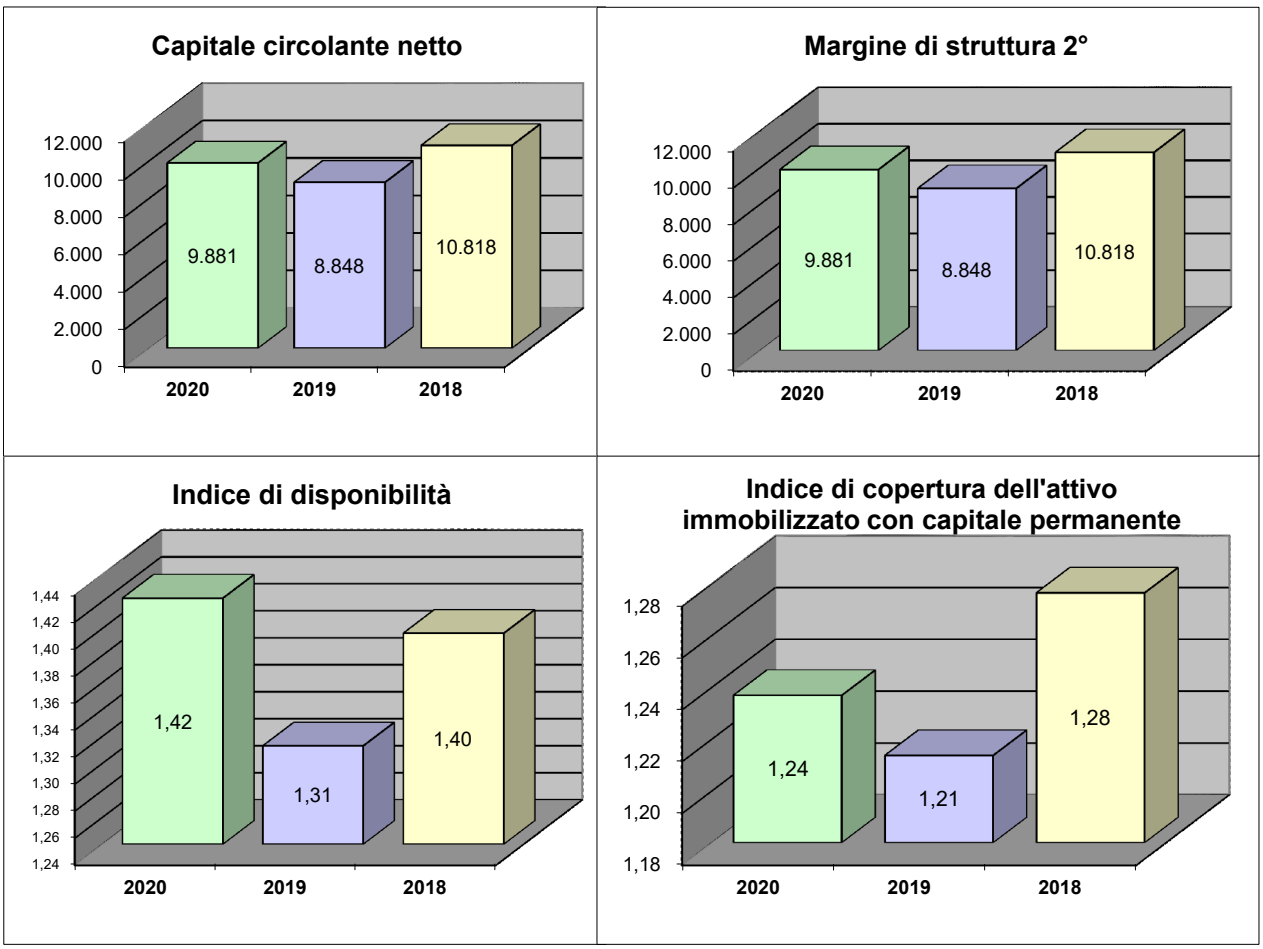
La società nel corso dell'esercizio ha attraversato un periodo molto complesso in cui, nel giro di pochi giorni, si sono completamente azzerati i flussi dalla vendita dei titoli di viaggio con i quali l'azienda era solita finanziarie il circolante.
La situazione si è poi ulteriormente complicata a causa di alcune incertezze della normativa emergenziale e della "prudenza" con cui la stessa è stata applicata dagli Enti (per i dettagli si rimanda al paragrafo relativo alla normativa di settore e ai fondi di ristoro). In pratica nei primi mesi della pandemia il corrispettivo regionale è stato erogato in misura assai inferiore rispetto al programmato. Questo in attesa che venissero introdotte dalla Regione delle procedure di controllo del rischio di "sovra-compenszazione". L'azienda è comunque riuscita a coprire i propri impegni ma ha dovuto utilizzare tutti i fidi a sua disposizione.

La direzione finanziaria ha inoltre immediatamente provveduto a negoziare col sistema bancario la moratoria di tutte le quote capitale in scadenza fino al 231 dicembre. Preme ricordare che per le sue dimensioni, l'azienda non rientrava tra le società che potevano godere della moratoria "ex lege". Ciò nonostante, i buoni rapporti intrattenuti col sistema bancario e l'affidabilità dell'azienda hanno consentito di ottenere le moratorie richieste in tempi abbastanza rapidi.
Nel mese di dicembre, in vista del protrarsi dei tempi di erogazione dei fondi nazionali a ristoro dei mancati ricavi, l'azienda ha inoltre tirato un finaziamento di 2 milioni con garanzia SACE. Quest'ultima, seppure abbastanza onerosa, ha consetito tempi di istruttoria ed erogazione rapidissimi. Il nuovo finanziamento ha consentito di riportare la stuttura finanziaria in assoluta sicurezza, anche in vista degli impegni che l'azienda dovrà affrontare nel 2021. Il debito per il finanziamento (di quattro anni + due di preammortamento) insiste infatti sulla componente a medio lungo termine mentre mentre l'aumento della cassa è andato a **rafforzare tutti gli indici di situazione finanziaria** (in particolare liquidità e disponibiltà), migliorando addirittura l'equilibrio rispetto agli esercizi precedenti.
L'aumento del grado di dipendenza da fonti permanenti, in un contesto di incertezza come l'attuale e con tempi di erogazione dei fondi di ristoro ministeriali che si prevedono molto lunghi, costituisce un punto di forza per l'azienda ed uno strumento di riduzione del rischio. Se però nel prossimo futuro l'azienda decidesse di ridurre tale indebitamento, potrà farlo gratuitamente grazie al fatto che per tutti i finanziamenti erogati negli ultimi cinque anni è stata negoziata l'estinzione anticipata senza penali.
Dal prospetto che segue è possibile apprezzare l'effetto positivo che le misure intraprese dalla direzione finanziaria hanno avuto su indici e margini finanziari.

ANALISI FINANZIARIA: QUADRO DI SINTESI

Indici di struttura finanziaria		2020	2019	Indici di situazione finanziaria		2020	2019	Margini ('000 €)		2020	2019
Liquidità degli impieghi	(Ld+Li) / K* =	0,42	0,45	Liquidità	(Ld + Li) / Pb =	1,34	1,25	Tesoreria	(Ld+Li) -Pb =	8.055	6.936
Grado dipendenza da fonti permanenti	K* / Pb =	3,21	2,78	Disponibilità	AC / Pb =	1,42	1,31	Capitale circolante netto	AC - pb =	9.881	8.848
Elasticità degli impieghi	AC / K* =	0,44	0,47	Copertura con fonti permanenti	(PN+Pc*) / Al* =	1,24	1,21	Struttura 2°	(PN+Pc*) - Al =	9.881	8.848
Grado dipendenza da fonti a breve termine	K* / (PN+Pc*) =	1,45	1,56								

(*) Attività immobilizzate e Passività consolidate calcolati al netto dei risconti passivi per contributi



Di seguito si riportano, inoltre, i principali indicatori del ciclo finanziario:

Indice	2020	2019
Rotazione capitale invest.ntto (Turnover)	2,20	2,60
Durata media magazzino calcolata su consumi (gg)	55,8	44,1
Durata media crediti commerciali (gg)	66,00	56,70
Durata media debiti commerciali (gg)	98,40	78,20

SITUAZIONE ECONOMICA

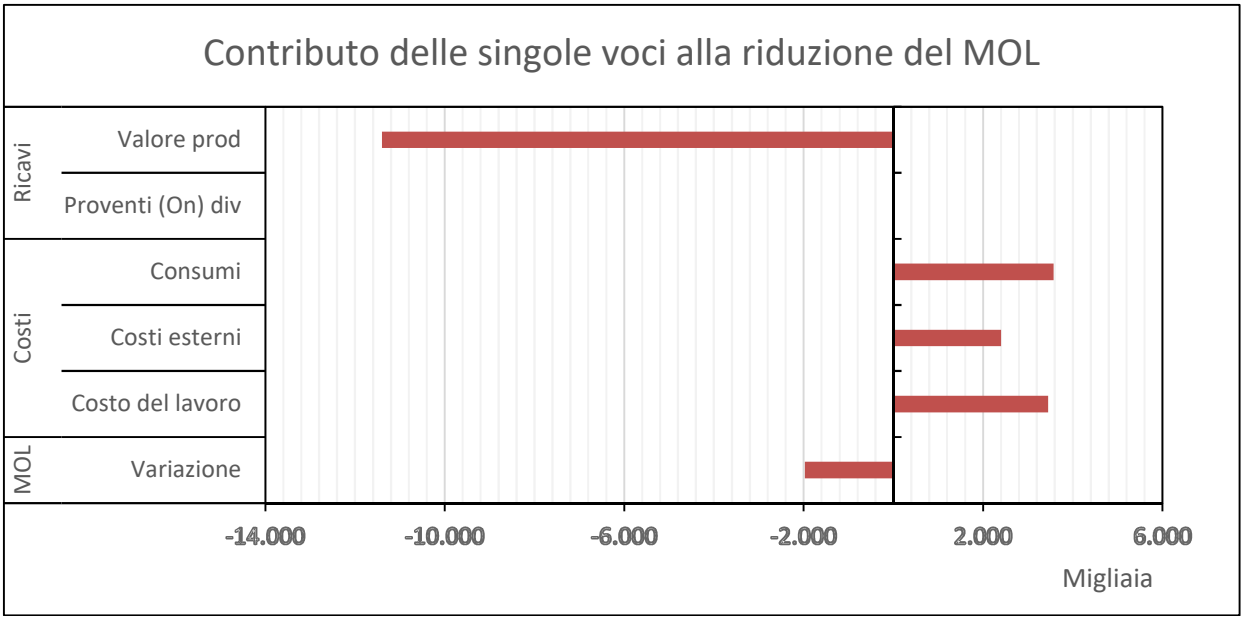
Per analizzare la composizione di costi e ricavi secondo la loro natura e misurare la capacità dell'azienda di creare valore, si fornisce di seguito una riclassificazione del conto economico a Valore Aggiunto. Rispetto alle stesse voci del riclassificato CEE, in questa riclassificazione si è mantenuta la separata indicazione dei proventi e oneri straordinari.

CONTO ECONOMICO A VALORE AGGIUNTO

Importi in migliaia di euro

CONTO ECONOMICO	2020		2019		Var. (20-19)	
A valore aggiunto	'000 €	%	'000 €	%	'000 €	Δ%
Ricavi netti da vendite	**72.108**	**87,5**	**88.203**	**94,0**	**-16.095**	**-18,2**
Contrib.c/esercizio	10.343	12,5	5.647	6,0	4.696	83,2
Valore della produzione	**82.451**	**100,0**	**93.850**	**100,0**	**-11.399**	**-12,1**
Consumi	12.219	14,8	15.793	16,8	-3.574	-22,6
Costi esterni	21.883	26,5	24.285	25,9	-2.402	-9,9
Per servizi	*17.700*		*19.892*		*-2.192*	*-11,0*
Per godimento di beni di terzi	*2.766*		*2.809*		*-43*	*-1,5*
Altri costi del personale	*415*		*405*		*10*	*2,6*
Oneri diversi di gestione	*1.001*		*1.179*		*-178*	*-15,1*
Valore aggiunto operativo	**48.349**	**58,6**	**53.772**	**57,3**	**-5.423**	**-10,1**
Costo del lavoro	43.112	52,3	46.566	49,6	-3.454	-7,4
Margine operativo lordo caratteristico	**5.237**	**6,4**	**7.206**	**7,7**	**-1.969**	**-27,3**
Proventi e (oneri) diversi	3.117	3,8	3.118	3,3	-1	0,0
Contributi in c/impianti	*0*		*0*		*0*	
Accise gasolio L.343	*1.529*		*1.717*		*-188*	*-11,0*
Indennità malattia L.266	*0*		*0*		*0*	
Pubblicità	*198*		*314*		*-116*	*-37,0*
Risarcimento danni/sinistri	*290*		*264*		*27*	*10,2*
Altri	*1.100*		*824*		*276*	*33,6*
Margine operativo lordo	**8.354**	**10,1**	**10.324**	**11,0**	**-1.970**	**-19,1**
Amm.ti (netto contrib.) e svalutazioni	8.775	10,6	9.229	9,8	-454	-4,9
Reddito operativo	**-420**	**-0,5**	**1.095**	**1,2**	**-1.516**	**-138,4**
Proventi e (oneri) finanziari	-239	-0,3	-99	-0,1	-140	140,6
Risultato corrente	**-660**	**-0,8**	**996**	**1,1**	**-1.656**	**-166,2**
Proventi e (oneri) straordinari	32	0,0	75	0,1	-43	-56,8
Risultato ante imposte	**-627**	**-0,8**	**1.071**	**1,1**	**-1.698**	**-158,6**
Imposte	16	0,0	177	0,2	-161	-90,9
Utile/perdita d'esercizio	**-643**	**-0,8**	**894**	**1,0**	**-1.537**	**-172,0**

Nell'esercizio 2020 il Margine operativo lordo è diminuito di 1.970 migliaia di euro, passando dall'11% dell'esercizio precedente al 10,1%.
Il grafico che segue riporta il contributo delle principali voci del conto economico alla riduzione del MOL.



In particolare si nota una forte riduzione del valore della produzione come conseguenza delle minori vendite di titoli di viaggio quale effetto della pandemia ed una riduzione meno che proporzionale dei consumi e del personale.

72,1 €/mln
Il valore della produzione

Il **Valore della Produzione** è diminuito di 11.399 migliaia euro (-12,1 %) per effetto delle seguenti variazioni:

Importi in migliaia

Ricavi netti da vendite	2020	2019	Var.€	Var. %
Corrispettivi da CdS	53.977	54.272	-295	-0,5%
Ricavi da TdV	11.106	23.299	-12.193	-52,3%
Servizi business	4.032	7.480	-3.448	-46,1%
Altri ricavi	2.993	3.153	-160	-5,1%
Totale	**72.108**	**88.203**	**-16.095**	**-18,2%**

Importi in migliaia

Contributi c/esercizio	2020	2019	Var.€	Var. %
Contributi CCNL	5.369	5.567	-198	-3,6%
Conributi progetti formazione	66	81	-15	-18,3%
Contributi mancati ricavi Covid	4.909	0	4.909	100,0%
Totale	**10.343**	**5.647**	**4.696**	**83,2%**

I **Costi operativi** sono diminuiti di 9.430 migliaia di euro (-10,9%) per effetto delle seguenti variazioni:

Importi in migliaia

Costi operativi	2020	2019	Var.€	Var. %
Costi per consumi	12.219	15.793	-3.574	-22,6%
Costi esterni	21.883	24.285	-2.402	-9,9%
Costo del lavoro	43.112	46.566	-3.454	-7,4%
Totale	**77.214**	**86.644**	**-9.430**	**-10,9%**

I **Proventi e oneri diversi** sono rimasti sostanzialmente invariati.
Il **Margine operativo lordo**, pari a 8.354 migliaia di euro, è diminuito di 1.970 migliaia di euro, passando dal 11,7% al 11,6% del valore della produzione.

8,4 €/mln
11,6% **il MOL**

Gli **Ammortamenti e svalutazioni** sono diminuiti di 454 mila euro per effetto delle seguenti variazioni:

Importi in migliaia

	2020	2019	Var.€	Var. %
Amm.ti *(netto contrib.)*	7.100	6.793	307	4,5%
Accantonamenti	1.675	2.436	- 761	-31,2%
Totale	**8.775**	**9.229**	**- 454**	**-4,9%**

L'aumento degli ammortamenti è legato al piano di rinnovo bus e all'investimento in tecnologie. Gli accantonamenti sono relativi alla quota parte di competenza dell'esercizio di oneri futuri. In particolare per contenzioni legati al personale, cauzioni assicurative e rischi legati alla gara in corso. La voce contiene inoltre un accantonamento per indennità di vacanza per il contratto nazionale scaduto a fine 2017.

Il **Reddito operativo** è quindi diminuito di 1.516 migliaia di euro, passando dall' 1,2% al -0,5% del valore della produzione.

Proventi ed oneri finanziari: il risultato della gestione finanziaria rappresenta il saldo tra:

- interessi attivi bancari (9 mila euro);
- interessi attivi su rimborso IVA (3 mila euro);
- interessi ed altri oneri finanziari per complessive 256 mila euro derivanti principalmente da interessi passivi sui finanziamenti bancari pari a 244 mila euro.

Il **Risultato corrente** prima delle poste straordinarie ammonta a -660 mila euro, ed è passato da 1,1% a
-0,8% del valore della produzione.

Proventi ed oneri straordinari: il saldo della gestione straordinaria è passato da 75 mila euro a 32 mila euro, con una riduzione di 43 mila euro.

Il **Risultato ante imposte**, ammonta a -627 mila euro.

Le **Imposte** sono rappresentate esclusivamente da IRAP poiché dal punto di vista IRES l'azienda presenta una perdita fiscale che in via prudenziale non è stata rilevata tra imposte anticipate.

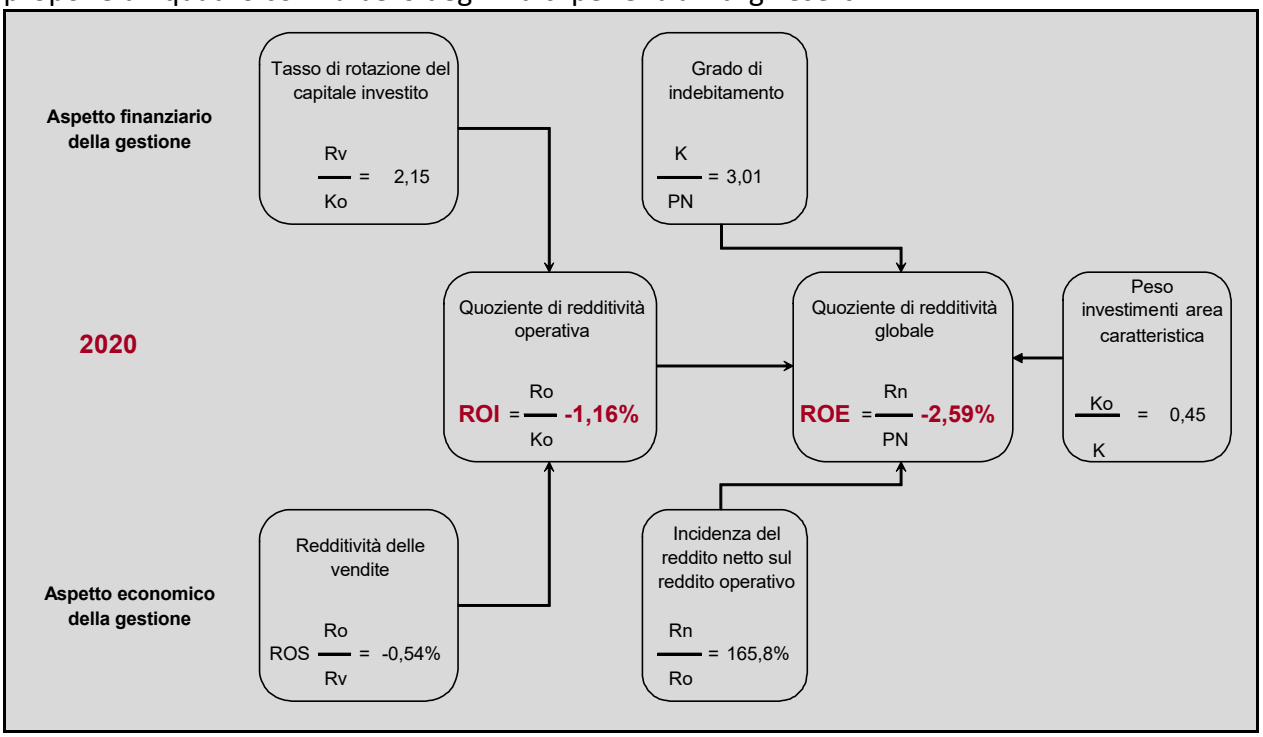
L**a perdita** ammonta a 643 mila euro.

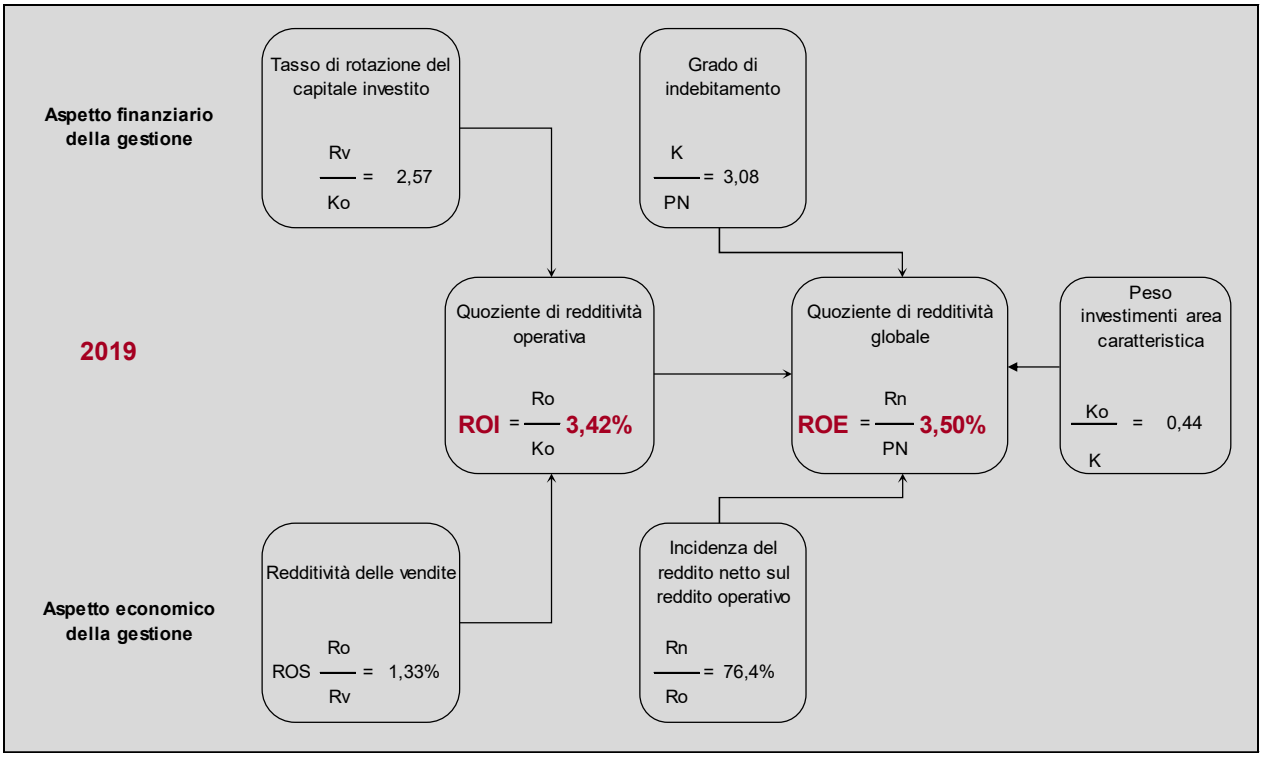
INDICATORI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA

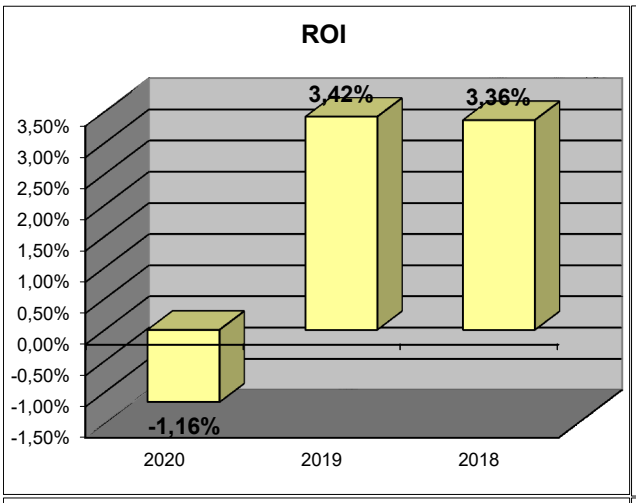
Di seguito si riportano i principali indici di tipo economico.

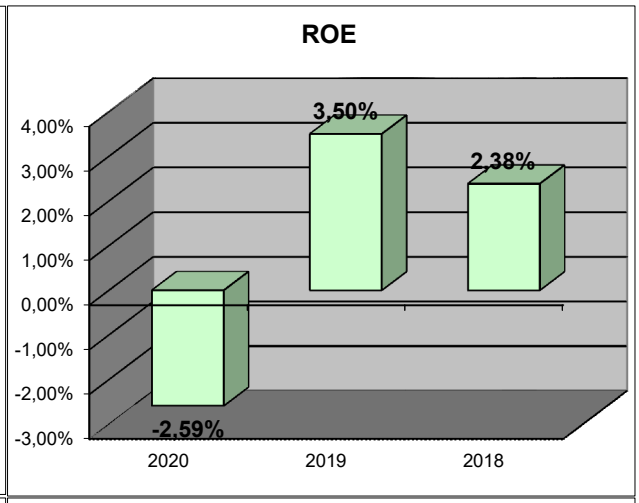
Indice	2020	2019
ROE (%)	-2,60	3,50
ROI (%)	-1,16	3,42
ROS (%)	-0,54	1,33
Costo del capitale di terzi oneroso (Rod%)	1,60	0,73

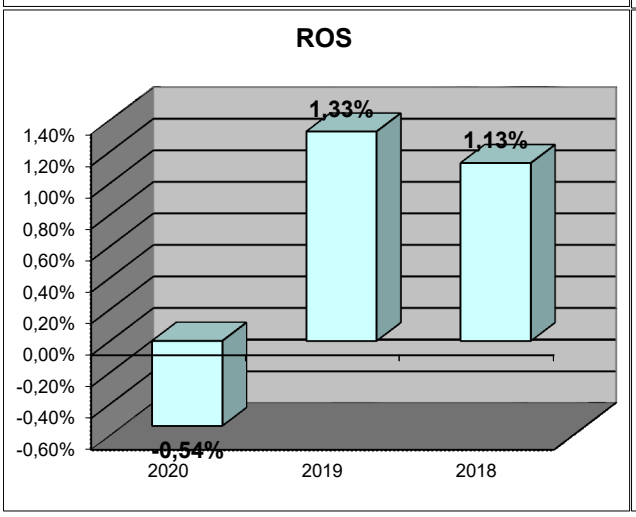
Per meglio comprenderne il significato e le dinamiche che ne hanno determinano le variazioni, si propone un quadro con l'albero degli indici per entrambi gli esercizi.

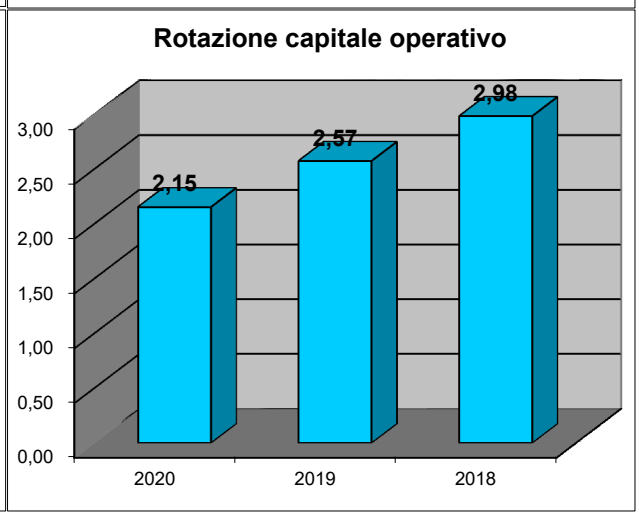





ROI
3,50%
3,00%
2,50%
2,00%
1,50%
1,00%
0,50%
0,00%
-0,50%
-1,00%
-1,50%
3,42%
3,36%
-1,16%
2020
2019
2018


ROE
4,00%
3,00%
2,00%
1,00%
0,00%
-1,00%
-2,00%
-3,00%
3,50%
2,38%
-2,59%
2020
2019
2018


ROS
1,40%
1,20%
1,00%
0,80%
0,60%
0,40%
0,20%
0,00%
-0,20%
-0,40%
-0,60%
1,33%
1,13%
-0,54%
2020
2019
2018


Rotazione capitale operativo
3,00
2,50
2,00
1,50
1,00
0,50
0,00
2,15
2,57
2,98
2020
2019
2018

INFORMAZIONI EX ART 2428 C.C.

Qui di seguito si vanno ad analizzare in maggiore dettaglio le informazioni così come specificatamente richieste dal disposto dell'art. 2428 del Codice Civile.

PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE A CUI È ESPOSTA LA SOCIETÀ

Ai sensi e per gli effetti del primo comma dell'art. 2428 del Codice Civile si fornisce, di seguito, una descrizione dei principali rischi e incertezze cui la società è esposta.

RISCHIO GARA REGIONALE E SUBENTRO NUOVO GESTORE

Il rischio e l'incertezza principale cui Tiemme è esposta è ovviamente quello della continuità operativa del ramo TPL legato all'esito della gara regionale per l'assegnazione del lotto unico. Il consorzio Mobit, di cui Tiemme fa parte, ha intrapreso un contenzioso giudiziario i cui dettagli sono stati illustrati in precedenza, nel paragrafo relativo ai "Fatti di rilievo avvenuti nell'esercizio". Nell'eventualità in cui il consorzio Mobit dovesse soccombere nel contenzioso giudiziario, Tiemme si troverebbe costretta, in base al regolamento del bando stesso e alla vigente normativa regionale, a cedere tutto il personale, il parco mezzi TPL, gli impianti e tutte le attrezzature a terra e a bordo al soggetto aggiudicatario. La conseguenza sarebbe pertanto quella di un rinvio all'Assemblea dei Soci per una valutazione strategica circa la *mission* di Tiemme.
In caso di subentro di un nuovo gestore, sulla base della documentazione fino ad oggi fornita nell'ambito della gara al fine di definire e valorizzare il perimetro oggetto del passaggio, i valori di cessione dei beni mobili e immobili, al netto dei fondi sono nel complesso sostanzialmente in linea con i valori contabili.
Esistono però altri rischi legati ad un eventuale passaggio per ridurre i quali la Società si è prontamente attivata.

USO DI STRUMENTI FINANZIARI RILEVANTI PER LA VALUTAZIONE DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA E DEL RISULTATO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO

Ai sensi e per gli effetti di quanto indicato al punto 6-bis) del terzo comma dell'art. 2428 del Codice Civile, si segnala che la società non sta utilizzando strumenti di copertura del rischio tasso. Questo perché in caso di estinzione anticipata dei finanziamenti a seguito di un eventuale trasferimento dei beni ad altro gestore, il ricorso a strumenti di copertura potrebbe avere conseguenze fortemente negative.
Dei 15,2 milioni di debito finanziario a fine esercizio, oltre 7 milioni di euro sono a tasso fisso.

COSTO DEL CARBURANTE

Dopo il crollo rilevato nel corso del 2020 in seguito alla diffusione del virus Covid-19 il prezzo del gasolio sta progressivamente aumentando. Alla data di redazione del presente bilancio, si registra già un aumento, rispetto alla media del mese di Dicembre 2020, del 6,9%.

COVID-19

I rischi legati alla pandemia sono sostanzialmente di due tipi: uno di breve periodo legato al protrarsi della situazione emergenziale, l'altro di lungo periodo legato alle modalità di ripartenza

e di ritorno alla normalità. Il primo sta trovando lentamente soluzione con il progredire della campagna vaccinale e con la parziale copertura delle perdite da parte dello Stato.
Il rischio legato alla ripartenza è rappresentato invece da quelle che saranno le nuove abitudini degli utenti e dalle trasformazioni stimolate dalla pandemia in particolare quelle legate alle modalità di lavoro che potrebbero incidere significativamente sui flussi di spostamento e quindi sulla domanda di servizi di trasporto. L'azienda, consapevole di tale rischio, sta monitorando l'evoluzione delle abitudini degli utenti e sarà pronta a rispondere a tutti i cambiamenti e investimenti necessari per affrontare il cambiamento.

ALTRI RISCHI

Alla fine dell'esercizio, i fondi rischi ed oneri complessivamente accantonati ammontano a 5.120 migliaia di euro. Alla luce dei rischi e oneri ad oggi conosciuti si ritengono congrui. Per il dettaglio si rimanda alla Nota integrativa.

SISTEMA INTEGRATO DI GESTIONE DELLE CERTIFICAZIONI

TIEMME ha come obiettivo fondamentale quello di assicurare alla popolazione del territorio su cui opera il diritto alla mobilità, fornendo un servizio di buona qualità, ottimizzando l'impiego delle risorse disponibili (economiche e naturali) e, allo stesso tempo, assicurando la salute e sicurezza ed il rispetto dei principi dell'etica del lavoro per i propri lavoratori e per i fornitori su ci può esercitare un'influenza.
TIEMME intende quindi perseguire una moderna gestione integrata della Qualità, dell'Ambiente, della Sicurezza e della Responsabilità Sociale puntando ad una ottimizzazione delle risorse e dei mezzi impiegati, al fine di garantire:

- La piena soddisfazione del cliente;
- L'eccellenza in termini di efficienza, prestazioni, affidabilità, prezzo, servizio ed immagine;
- Il continuo miglioramento dei processi aziendali, degli aspetti ambientali e di sicurezza correlati;
- Una costante prevenzione dell'inquinamento;
- Il rispetto di tutte le normative applicabili in materia di tutela ambientale, sicurezza nei luoghi di lavoro, diritti dei lavoratori;
- Il rispetto dei principi contenuti nelle Convenzioni e/o Dichiarazione previste dallo Standard SA8000;
- La riduzione e, ove possibile, l'eliminazione di tutti i fattori di rischio correlati alle attività svolte;
- Il rispetto dei contratti collettivi di lavoro e dei contratti integrativi aziendali;
- La ricerca di dialogo aperto e collaborativo con le parti interessate nel pieno rispetto dello spirito di cooperazione e di solidarietà umana.

Per quanto sopra, TIEMME è impegnata in tutti gli stabilimenti di sua proprietà e/o gestione a migliorare i propri processi aziendali e la qualità del servizio prestato, ricercando la massima soddisfazione dei Clienti e contribuire, come soggetto attivo, alla crescente attenzione verso le tematiche ambientali e della sicurezza nel lavoro tese a garantire uno sviluppo economico che riduca gli effetti negativi sull'ambiente e sull'uomo, rispettando i valori etico-sociali d'impresa.
Nel corso del 2020 si sono svolte le visite di sorveglianza per le certificazioni sulla Qualità, sull'Ambiente e sulla Sicurezza e le visite di rinnovo e di sorveglianza sulla Responsabilità Sociale.
Il risultato del ciclo di Audit ha dato importanti conferme evidenziando la buona organizzazione aziendale e la concreta condivisione da parte del personale degli obiettivi delle Certificazioni, con l'impegno di mantenere sempre alto il livello delle prestazioni e dell'attenzione sui temi in oggetto. In particolare, TIEMME si impegna a perseguire i seguenti obiettivi:

- Per la Qualità: il raggiungimento della massima soddisfazione del Cliente e dell'eccellenza di tutti i processi organizzativi e produttivi alla base di una crescita continua;
- Per l'Ambiente: una adeguata e puntuale gestione dei rifiuti, una ottimizzazione del consumo energetico e delle risorse naturali;
- Per la Sicurezza: la riduzione al minimo della possibilità e delle conseguenze di incidenti sui luoghi di lavoro;
- Per la Responsabilità Sociale: una gestione del personale eticamente corretta nel rispetto dei diritti dei lavoratori, rifiutando discriminazioni, coercizioni e sfruttamento;

Di seguito si riportano le certificazioni aziendali con le rispettive scadenze:

Certificato	Data emissione	Data scadenza
Qualità (ISO 9001:2015)	16/04/2018	03/10/2021
Ambientale (ISO 14001:2015)	27/07/2018	15/07/2021
Responsabilità sociale (SA8000:2014)	03/08/2019	02/08/2022
Sicurezza (OHSAS 18001:2007)	06/09/2018	30/09/2021
Qualità del servizio delle linee regionali (EN 13816:2002)	11/03/2019	11/06/2021

INFORMATIVA SULL'AMBIENTE

TIEMME assume il rispetto e la tutela dell'ambiente tra i propri valori fondanti, elaborando ogni anno programmi ed obiettivi volti al miglioramento delle performance ambientali. L'adozione dello standard ISO 14001 dimostra la responsabilità dell'organizzazione verso l'ambiente, al fine di prevenire l'inquinamento, ridurre l'entità dei rifiuti ed il consumo di energia e dei materiali.
Per quanto riguarda lo smaltimento dei rifiuti, Tiemme ha proseguito con attenzione allo smaltimento dei rifiuti "particolari" prodotti direttamente dalla Società:

Descrizione	2020 ton.	2019 ton.	2018 ton.
Quantità totale di rifiuti prodotti	499	631	389
Rifiuti pericolosi (inclusi mezzi alienati)	378	485	258
Rifiuti pericolosi (esclusi mezzi alienati)	50	69	53
Mezzi alienati	328	417	205
Rifiuti non pericolosi	121	146	132
di cui fanghi	*53*	*57*	*38*

Rispetto agli anni passati è evidenziata una leggera diminuzione del totale di rifiuti prodotti, dovuta prevalentemente allo stato di emergenza per la pandemia, anche se, nonostante l'emergenza, si evince comunque l'aumento delle rottamazioni dei veicoli fuori uso.
Regolarmente depositato il MUD dell'anno.

Per il 2020 non sono dovuti i contributi annuali d'iscrizione al sistema di controllo per la tracciabilità dei rifiuti (SISTRI) poiché, a seguito dell'emanazione del Decreto Legge del 14 dicembre 2018 n. 135, è stato soppresso tale sistema di controllo a decorrere dal 1 gennaio 2019.

RICERCA E SVILUPPO

SISTEMI TECNOLOGICI A SUPPORTO DEL SERVIZIO E DEL CLIENTE

Sistema AVM

Oltre a consolidare il sistema sull'intero parco circolante aziendale TPL (668 autobus), sono proseguite le attività di sviluppo per un progressivo miglioramento delle performance e dell'analisi dei dati prodotti, sia intervenendo su parte dell'architettura della centrale di controllo sia implementando processi di normalizzazione dati.
I dati così normalizzati sono stati inseriti in procedure dinamiche automatizzate che alimentano costantemente un nuovo DB aziendale relazionato, atto ad efficentare l'analisi della quantità e della qualità del servizio offerto grazie alla correlazione tra dati di esercizio di base (provenienti dal gestionale MERCURIO) e dati prodotti dallo stesso sistema AVM su ogni fermata, corsa, percorso e linea. Tale attività ha consentito di produrre reportistica molto evoluta in Power-BI correntemente in uso sia dall'area esercizio/programmazione che dalla Direzione Aziendale.
Sono stati ultimati gli sviluppi che consentono, dinamicamente e real-time, il monitoraggio da remoto dei vari sistemi tecnologici di bordo interfacciati col sistema AVM (cartelli indicatori, monitor informativi, OB, videosorveglianza, conteggio passeggeri) che verranno adottati per alimentare il tavolo tattico.
È proseguita l'attività di ottimizzazione degli webservice basati sullo standard SIRI, con l'obiettivo, auspicabilmente per il 2021, di intervenire ulteriormente sull'infrastruttura della centrale di controllo per ottimizzare la fruibilità e la disponibilità verso più fonti esterne di info-utenza dei dati correntemente prodotti dai moduli VM (Vehicle Monitoring) e SM (Service Message).

Monitor di bordo

Le dotazioni di bordo sono state confermate a 126, installate su altrettanti veicoli urbani del parco aziendale, programmando ed avviando l'attuazione di ulteriori upgrade funzionali HW/SW, sia per quanto riguarda le dotazioni di bordo che la centrale. Su quest'ultima in particolare sono stati ottimizzati i processi di condivisione dati con l'esterno, implementando webservice ad hoc per la condivisione dello stato di funzionamento col tavolo tattico.

Ulteriori sistemi tecnologici di bordo

341 i sistemi di annuncio e visualizzazione della prossima fermata a bordo, 196 i mezzi equipaggiati con gateway d'interfacciamento con CANBUS, 145 i sistemi di conteggio elettronico dei passeggeri, 257 gli impianti di videosorveglianza di seconda e terza generazione (mediante i quali abbiamo ricevuto e riscontrato 9 richieste di elaborazione delle immagini da parte delle Autorità di Pubblica Sicurezza).

Wi-Fi

È stato inoltre introdotto e progressivamente implementato il servizio Wi-Fi per passeggeri a bordo autobus, operativo su 122 mezzi della flotta aziendale, che continua a riscontrare un livello di gradimento crescente da parte dell'utenza.

Monetica/EMV a bordo

Ferme restando le considerazioni già espresse in merito, in particolare, all'implementazione del servizio di pagamento dei titoli di viaggio mediante carte bancarie EMV CLESS nei principali ambiti urbani e per l'Ente Parco della Maremma, alla prosecuzione del laboratorio "Piombino Mobility Lab" con l'interazione tra validazione obbligatoria e apertura dei tornelli a bordo autobus nel contesto urbano di Piombino e allo sviluppo della validazione ottica mediante

lettura di un QR-CODE, sono stati avviati i confronti tecnici e la relativa progettazione esecutiva per l'interfacciamento completo tra sistema di bigliettazione elettronica e sistema AVM. L'obiettivo è quello, auspicabilmente entro il 2021, di offrire all'utente, sia mediante carta bancaria EMV CLESS che mediante carta MOBINT nonché ogni altro titolo elettronico/QR-CODE, la possibilità di acquistare e/o convalidare il proprio titolo di viaggio direttamente a bordo e su qualsiasi linea TPL di servizio. Detta nuova opportunità sarà resa possibile sfruttando la geolocalizzazione real-time offerta dal sistema AVM e la presenza di tutto il sistema tariffario aziendale digitalizzato a bordo di ogni OB F3B.

Paline elettroniche e Monitor informativi alle biglietterie

Oltre a consolidare la rete composta da 199 paline elettroniche e 14 tabelloni elettronici riepilogativi, per un totale di 213 apparati elettronici installati sul territorio, cui si sommano i 6 monitor informativi installati nelle 4 biglietterie aziendali di Siena Piazza Gramsci, Siena Stazione, Poggibonsi e Colle Val d'Elsa, il canale di info-utenza a terra ha subito un'altra importante evoluzione tecnologica, con l'installazione, nel contesto urbano di Siena, della prima palina basata sulla tecnologia E-ink, ovvero inchiostro elettronico.
Detta scelta permette all'utenza di fruire in maniera più completa ed efficiente di tutte le informazioni utili all'utilizzo del servizio grazie a moduli informativi di formato sostanzialmente corrispondente ad un foglio A4, con ottima visibilità anche a distanza, basso consumo grazie all'alimentazione mediante pannelli solari e notevoli potenzialità grafiche per la rappresentazione di immagini/avvisi, grafi di rete e messaggi testuali. Nel corso del 2020 sono state acquistate 38 paline di questa nuova tecnologia, che saranno auspicabilmente installate, nel corso del 2021, nella città di Siena in sostituzione delle attuali basate su tecnologia LCD.

SISTEMI TECNOLOGICI A SUPPORTO DELLA DIREZIONE AZIENDALE

Tavolo tattico

La prima esperienza assoluta nel settore del TPL italiano è proseguita, nel corso del 2020, con una serie di interventi di preparazione tecnica/funzionale atti ad alimentare la centrale di controllo dei due monitor da 65" e dei 10 client da 27" distribuiti nelle 4 sedi operative di Tiemme con informazioni real-time provenienti, mediante il sistema AVM, da tutte le principali dotazioni elettroniche di bordo e di terra. Tale step, da mettere auspicabilmente a regime nel corso del 2021, permetterà di visualizzare dinamicamente lo stato di funzionamento dei cartelli indicatori elettronici, delle OB, della videosorveglianza e del conteggio passeggeri a bordo autobus, contenuti che andranno ad aggiungersi a quelli già operativi per i Monitor Informativi e a quelli in fase di perfezionamento per OB e sistemi di bordo AVM stessi.
È stata inoltre messa a punto la progettazione per il completamento di ulteriori funzionalità a corredo, come rendicontazione dei ricavi da traffico, informazioni sul parco autobus/servizi extra-TPL e indici di regolarità del servizio.

Reportistica direzionale/Power-BI

Nel corso del 2020, a valle dei processi di normalizzazione dei dati aziendali provenienti dai vari sistemi gestionali ed elettronici a disposizione, primi fra tutti MERCURIO, AVM e Monetica, è stato creato un DB aziendale correntemente aggiornato sul quale sono stati costruiti molteplici report POWER-BI a vari livello di dettaglio e di analisi del servizio offerto all'utenza. Il lavoro avviato proseguirà nel corso del 2021, per ottenere, accanto ad indicatori dinamici sulla

regolarità oraria del servizio TPL, dati quali-quantitativi sui livelli di frequentazione dei mezzi, sui titoli complessivamente venduti e validati e sul livello di evasione tariffaria.
Sarà valutata anche l'integrazione di tali contenuti col tavolo tattico.

Board

La crescente complessità organizzativa di Tiemme ha reso necessario il ricorso ad un sistema collaborativo ed integrato di database aziendale, in modo da snellire e rendere più efficienti ed affidabili le attività di closing, reporting e forecast e permettere ai manager aziendali di effettuare analisi multidimensionali di tipo consuntivo (Business Intelligence) e prospettico (CPM_Corporate Performance Management).
Dopo una software selection l'azienda ha scelto il software Board di Board International SA. Si tratta di uno strumento tecnologico di supporto al processo decisionale dirigenziale con un forte impatto anche sulla cultura aziendale: ha permesso infatti di decentrare l'attività di controllo di gestione coinvolgendo attivamente e direttamente i responsabili delle diverse aree aziendali, che hanno assunto un ruolo più responsabile e più motivato sia nell'individuazione degli obiettivi che nella predisposizione di azioni per il loro raggiungimento. Nel corso dell'anno 2020 è stato consolidato l'utilizzo dello strumento da parte dei Dirigenti ed è stato sviluppato ed integrato il modello Board di Analisi Commerciale, sia come strumento di gestione di Prima Nota e riconciliazione con i dati contabili che di rilevazione di statistiche commerciali e reportistica.

RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI

Per quanto riguarda il disposto di cui al punto 2) del terzo comma dell'art. 2428 del Codice Civile, si precisa che la società detiene partecipazioni societarie così come riportato in Nota integrativa, cui si rimanda per un maggior approfondimento. In particolare si segnala che alla data di chiusura del bilancio i rapporti esistenti con le suddette società possono essere riassunti come segue:

Crediti verso le consociate iscritti nell'Attivo Circolante:

Importi in migliaia

Crediti	2020	2019	Var.	Var. %
Verso imprese controllate	6.851	7.716	- 865	-11,2%
Verso imprese collegate	9	0	9	100,0%
Totale	**6.860**	**7.716**	**-856**	**-11,1%**

Debiti e finanziamenti passivi verso le consociate:

Importi in migliaia

Debiti	2020	2019	Var.	Var. %
Verso imprese controllate	1.635	1.065	570	53,5%
Verso imprese collegate	71	44	27	61,4%
Totale	**1.706**	**1.109**	**597**	**53,8%**

Di seguito il dettaglio delle partecipazioni:

Partecipazioni al 31.12	Tipologia	Quota possesso
SIENA MOBILITA' SCARL SS 73 Levante, 23 - Siena	Controllata	86,22%
ETRURIA MOBILITA' SCARL Via Guido Monaco, 37 - Arezzo	Controllata	52,56%
BY BUS SCRL Strada di Busseto, 18 - Siena	Controllata	59,91%
RAMA SPA Via Topazio, 12 - Grosseto	Collegata	23,07%
MOBIT SCARL Viale Cadorna, 105 - Firenze	Collegata	25,77%
LA FERROVIARIA ITALIANA SPA Via Guido Monaco, 37 - Arezzo	Altra impresa	0,44%
TI-FORMA SCRL Via Giovanni Paisiello, 8 - Firenze	Altra impresa	2,41%
ONE SCRL Viale dei Cadorna, 105 - Firenze	Altra impresa	9,87%
CONSORZIO TRASPORTI MONTELUNGO Via XX Settembre, 78 - Firenze	Altra impresa	15,00%

Come evidenziato in tabella, le tre società controllate sono costituite ai sensi dell'art. 2615 ter C.C., quindi con natura e finalità consortili (hanno per oggetto principale la gestione del servizio di trasporto pubblico locale relativo al lotto di gara per l'affidamento dell'esercizio dei servizi di TPL urbano ed extra-urbano del bacino della provincia in cui hanno sede). I loro ricavi ed i loro crediti commerciali sono prevalentemente verso Tiemme Spa. Hanno immobilizzazioni non rilevanti e non presentano debiti finanziari. Il loro risultato a fine anno è zero. Il loro consolidamento non avrebbe quindi effetti rilevanti.
I rapporti con la **società collegata Rama S.p.A**. sono relativi a:

- Affitto immobili utilizzati da Tiemme S.p.A. per lo svolgimento della propria attività relativamente alla sede operativa di Grosseto;
- Contratto di prestazione di service amministrativo.

I rapporti con la **società collegata By Bus Scarl**, riguardano:

- lo svolgimento di servizi TPL nel bacino di Siena in subconcessione ed altri servizi TPL a chiamata;
- lo svolgimento di servizi di trasporto scolastico in subconcessione;
- lo svolgimento di servizi di biglietteria in Piazza Gramsci – Siena;
- il servizio di distribuzione titoli di viaggio nel bacino di Siena e Arezzo.

Non sussistono operazioni con parti correlate se non effettuate a normali condizioni di mercato e pertanto esonerate dall'indicazione di cui all'art. 2427 co.1 n. 22bis.

AZIONI PROPRIE

La Società possiede azioni proprie dal 2014: in data 18 dicembre 2014 Tiemme Spa ha acquisito da Rama Spa n. 253.366 azioni di Tiemme medesima, rappresentanti l'1,40% del capitale sociale per un valore nominale 253 mila euro al prezzo di 320 mila euro. Non vi sono state movimentazioni nel corso dell'esercizio. Sono rappresentate nel Patrimonio Netto tramite riserva negativa.

AZIONI/QUOTE DELLA SOCIETÀ CONTROLLANTE

La società non è soggetta al vincolo di controllo da parte di alcuna società o gruppo societario.

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL' ESERCIZIO

Si riepilogano nel seguito i principali fatti di rilievo intervenuti successivamente alla chiusura dell'esercizio che possono influire in modo rilevante sull'andamento dell'azienda.

Sviluppi gara regionale

Nel 2021 si è protratto il contenzioso per l'assegnazione del lotto unico regionale al nuovo gestore, i cui eventi principali sono stati dettagliati nel paragrafo "Gara per l'affidamento del servizio sul bacino unico regionale e contenzioso" del capitolo "Contesto macroeconomico e normativo".

Rinnovo parco mezzi

Alla data di redazione del presente documento i tre lotti sono stati assegnati:

- il primo lotto alla società Irisbus al prezzo di 212.500 cad.;
- il secondo lotto alla società Irisbus al prezzo di 208.500 cad.;
- il terzo lotto alla società Industria Italiana Autobus al prezzo di 238.000 cad.

Per ulteriori dettagli si rinvia al capitolo "Investimenti" del presente documento.

Fondo Nazionale Ristoro mancati ricavi

Nell'esercizio 2021 prosegue la liquidazione dei fondi nazionali a ristoro dei mancati ricavi. Alla data di elaborazione del presente documento, a Tiemme sono stati erogati 3.576 migliaia di euro, di cui 2.408 migliaia di euro nel 2020 e 1.168 migliaia di euro nel corso del 2021.

Controversia lavoro dipendenti ex ATAM

La causa è stata intentata a seguito del trasferimento del ramo d'azienda del TPL urbano da ATAM ad LFI. Nel corso del 2021 la Corte di Cassazione ha respinto l'appello di LFI e Tiemme, confermando il disposto della sentenza di Corte d'Appello di Firenze, che aveva statuito l'obbligo di applicare l'accordo di armonizzazione sindacale del 15.04.2008, anche ai ricorrenti lavoratori ex ATAM che l'avevano a suo tempo rifiutato, con diritto al pagamento degli arretrati.
L'azienda ha comunque previsto un congruo accantonamento in bilancio, allorché venne emanata la sentenza da parte della Corte d'Appello di Firenze. In data 07/05/2021 è stato sottoscritto un accordo tra Tiemme S.p.A., LFI S.p.A. e ATAM S.p.A. in cui le parti hanno riconosciuto la propria parte di debito e rendendosi disponibili ad accollarsi la propria quota.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Ai sensi e per gli effetti di quanto indicato al punto 6) del terzo comma dell'art. 2428 del Codice si segnala che il Consorzio One scarl, di cui Tiemme fa parte, è stata titolare del Contratto ponte fino al 31 dicembre 2019. Da quella data il consorzio ha continuato comunque a svolgere il servizio per imposizione di atti d'obbligo ai sensi dell'art. 5 comma 5 del Regolamento CE

n.1370/2007. Atti d'obbligo che potrebbero concludersi nel corso dell'anno 2021 a seguito di un eventuale subentro nel servizio del nuovo gestore, aggiudicatario della gara regionale. In base all'esito del ricorso per la gara regionale, Tiemme potrebbe rinviare all'Assemblea dei Soci per una valutazione strategica circa la *mission*.

Il sottoscritto Brogi Giacomo dottore commercialista dichiara che il presente documento informatico è conforme a quello trascritto e sottoscritto sui libri sociali della società.

TIEMME S.p.A.

Sede legale in: Via Guido Monaco nc. 37 – 52100 – AREZZO (AR)
Codice Fiscale, Partita Iva e Registro delle Imprese di Arezzo n° 02046440513
R.E.A. di Arezzo n° 157781 – Capitale Sociale € 18.000.000,00 interamente versato

Relazione del Collegio Sindacale all'Assemblea dei Soci ai sensi dell'art. 2429 comma 2 del Codice Civile

Signori Azionisti della TIEMME SPA,

La presente relazione è stata approvata collegialmente ed in tempo utile per il suo deposito presso la sede della società, nei 15 giorni precedenti la data della prima convocazione dell'assemblea di approvazione del bilancio oggetto di commento.

L'organo di amministrazione ha così reso disponibili i seguenti documenti approvati in data 25/05/2021, relativi all'esercizio chiuso al 31/12/2020:

- *progetto di bilancio, completo di nota integrativa;*
- *relazione sulla gestione.*

L'impostazione della presente relazione richiama la stessa struttura di quella utilizzata per l'esercizio precedente ed è ispirata alle disposizioni di legge e alla Norma n. 7.1. delle *"Norme di comportamento del collegio sindacale - Principi di comportamento del collegio sindacale di società non quotate", emanate dal CNDCEC e vigenti dal 30 settembre 2015.*

Il presente Collegio Sindacale nominato in data 11 luglio 2019 resterà in carica fino all'approvazione del bilancio d'esercizio al 31/12/2021.

Il Collegio Sindacale non esercita le funzioni di revisione legale dei conti, ai sensi dell'articolo 2409-*bis* e seguenti del Codice Civile, essendo le stesse attribuite alla Società di Revisione Contabile Uniaudit Srl (subentrata a Ria Grant Thornton Spa a seguito di cessione del ramo d'azienda da parte di quest'ultima in data 15 Settembre 2020) che resterà in carica fino all'approvazione del bilancio d'esercizio al 31/12/2021.

ATTIVITÀ DI VIGILANZA AI SENSI DELL'ART. 2403 E SS., C.C.

CONOSCENZA DELLA SOCIETÀ, VALUTAZIONE DEI RISCHI E RAPPORTO SUGLI INCARICHI AFFIDATI

Dato atto dell'ormai consolidata conoscenza che il Collegio sindacale dichiara di avere in merito alla società e per quanto concerne:

i) la tipologia dell'attività svolta;

ii) la sua struttura organizzativa e contabile;

tenendo anche conto delle dimensioni e delle problematiche dell'azienda, viene ribadito che la fase di *"pianificazione"* dell'attività di vigilanza - nella quale occorre valutare i rischi intrinseci e le criticità rispetto ai due parametri sopra citati - è stata attuata mediante il riscontro positivo rispetto a quanto già conosciuto in base alle informazioni acquisite nel tempo.

È stato, quindi, possibile confermare che:

- l'attività tipica svolta dalla società non è mutata nel corso dell'esercizio in esame ed è coerente con quanto previsto all'oggetto sociale;
- l'assetto organizzativo e la dotazione delle strutture informatiche sono rimasti sostanzialmente invariati;
- le risorse umane costituenti la *"forza lavoro"* non sono sostanzialmente mutate;
- quanto sopra constatato risulta indirettamente confermato dal confronto delle risultanze dei valori espressi nel conto economico per gli ultimi due esercizi, ovvero quello in esame (2020) e quello precedente (2019). È inoltre possibile rilevare come la società abbia operato nel 2020 in termini confrontabili con l'esercizio precedente e, di conseguenza, i

nostri controlli si sono svolti su tali presupposti avendo verificato la sostanziale confrontabilità dei valori e dei risultati con quelli dell'esercizio precedente.

Le attività svolte dal Collegio sindacale hanno riguardato, sotto l'aspetto temporale, l'intero esercizio e nel corso dell'esercizio stesso sono state regolarmente svolte e documentate le riunioni di cui all'art. 2404 c.c. e di tali riunioni sono stati redatti appositi verbali debitamente sottoscritti per approvazione unanime.

ATTIVITÀ SVOLTA

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2020 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del collegio sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, nel rispetto delle quali abbiamo effettuato l'autovalutazione, con esito positivo, per ogni componente il collegio sindacale.

In particolare:

- abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.
- abbiamo partecipato a tutte le assemblee dei soci e a tutte le riunioni del Consiglio di Amministrazione, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento in relazione alle quali, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilevato violazioni della legge e dello statuto, né operazioni manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Durante le verifiche periodiche, il Collegio sindacale ha preso conoscenza dell'evoluzione dell'attività svolta dalla società, ponendo particolare attenzione alle problematiche di natura contingente e/o straordinaria al fine di individuarne l'impatto economico e finanziario sul risultato di esercizio e sulla struttura patrimoniale, nonché gli eventuali rischi come anche quelli derivanti da perdite su crediti, monitorati con periodicità costante.

Il Collegio sindacale ha, quindi, periodicamente valutato l'adeguatezza della struttura organizzativa e funzionale dell'impresa e delle sue eventuali mutazioni rispetto alle esigenze minime postulate dall'andamento della gestione. I rapporti con le persone operanti nella citata struttura - amministratori, dipendenti e consulenti esterni - si sono ispirati alla reciproca collaborazione nel rispetto dei ruoli a ciascuno affidati, avendo chiarito quelli del Collegio sindacale.

Per tutta la durata dell'esercizio si è potuto riscontrare che:

- il personale amministrativo interno incaricato della rilevazione dei fatti aziendali non è sostanzialmente mutato rispetto all'esercizio precedente;
- il livello della sua preparazione tecnica resta adeguato rispetto alla tipologia dei fatti aziendali ordinari da rilevare e può vantare una sufficiente conoscenza delle problematiche aziendali;
- i consulenti ed i professionisti esterni incaricati dell'assistenza contabile, fiscale, societaria e giuslavoristica non sono mutati e pertanto hanno conoscenza storica dell'attività svolta e delle problematiche gestionali anche straordinarie che hanno influito sui risultati del bilancio.

Abbiamo preso visione della relazione annuale predisposta dall'O.D.V. ed abbiamo acquisito informazioni dallo stesso Organismo di Vigilanza e non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del modello organizzativo che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Nel corso dell'esercizio, nel rispetto delle previsioni statutarie, siamo stati periodicamente informati dagli amministratori sull'andamento della gestione sociale e sulla sua prevedibile evoluzione.

Le informazioni richieste dall'art. 2381, comma 5, c.c., sono state fornite dal Direttore Generale con periodicità anche superiore al minimo fissato di sei mesi e ciò sia in occasione delle riunioni programmate e anche tramite i contatti/flussi informativi telefonici e informatici con l'organo amministrativo: da tutto quanto sopra deriva che gli amministratori esecutivi hanno, nella sostanza e nella forma, rispettato quanto ad essi imposto dalla citata norma.

GARA TPL

Il Collegio ha avuto costante informazione dal Cda in merito agli aggiornamenti susseguenti agli sviluppi del contenzioso presso il Consiglio di Stato per la gara servizi Tpl a bacino unico regionale.

Come noto la gara è stata avviata dalla Regione Toscana nel 2014 e ha dato luogo ad una serie complessa di contenziosi giudiziari pluriennali dinanzi al Tar Toscana, al Consiglio di Stato, alla Corte di Giustizia Europea e nuovamente al Consiglio di Stato.

Nel corso del 2020 in seguito all'impugnazione del provvedimento della Regione Toscana del 3 maggio 2019 da parte di MOBIT, si è pronunciato il TAR Toscana con sentenza n. 344 del 19 marzo 2020 dichiarando i motivi di ricorso in parte inammissibili e in parte respinti.

Successivamente MOBIT ha proposto appello al Consiglio di Stato avverso la suddetta sentenza del TAR, e il Consiglio di Stato con udienza dell'11 giugno 2020 ordinanza 3507 ha respinto la relativa richiesta di sospensiva cautelare avanzata da MOBIT lasciando però impregiudicato l'esito del giudizio.

In seguito il Consiglio di Stato con ordinanza n. 6324 del 20 ottobre 2020 ha ritenuto necessario richiedere approfondimenti, disponendo una verificazione tecnica sulle caratteristiche del leasing proposto da Autolinee Toscane e sull'esame del PEF allo scopo di valutarne i requisiti di bancabilità.

La relazione di verificazione tecnica è stata depositata il 16 marzo 2021 e successivamente si è tenuta l'udienza conclusiva il 13 maggio 2021 con sentenza ancora non pubblicata.

E' di tutta evidenza che all'esito della stessa sarà chiaro lo scenario riguardante la gara tpl e anche le prospettive della società.

Il Collegio evidenzia che la Società di revisione, pur non esprimendo un giudizio con rilievi, ha effettuato nella propria relazione al bilancio un richiamo di informativa su quanto riportato sull'argomento dagli Amministratori in nota integrativa, ovvero i rischi e le incertezze alle quali la Società è esposta in base all'esito del ricorso.

Il Collegio Sindacale ha monitorato costantemente l'evolversi del contenzioso presso il Consiglio di Stato e continuerà a seguire le fasi della procedura di subentro consapevole delle problematiche in essere invitando altresì gli amministratori ad attivarsi con ogni tempestività sugli sviluppi informando costantemente il Collegio Sindacale dei fatti e azioni che dovessero essere intraprese anche per valutare eventuali rischi che si potrebbero riflettere sul presupposto della continuità aziendale e/o eventualmente rimettere ai soci le valutazioni circa la ridefinizione dell'attività strategica.

In conclusione, per quanto è stato possibile riscontrare durante l'attività svolta nell'esercizio, il Collegio sindacale può affermare che:

- le decisioni assunte dai soci e dall'organo di amministrazione sono state conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono state palesemente imprudenti o tali da compromettere definitivamente l'integrità del patrimonio sociale;
- sono state acquisite le informazioni sufficienti relative al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, in particolare sul perdurare degli impatti prodotti dall'emergenza sanitaria Covid-19 anche nei primi mesi dell'esercizio 2021 e sui fattori di rischio e sulle incertezze significative relative alla continuità aziendale

nonché ai piani aziendali predisposti per far fronte a tali rischi ed incertezze, e, in base alle informazioni acquisite, il Collegio non ha osservazioni particolari da riferire.

- sono state acquisite le informazioni sufficienti sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società.
- le operazioni poste in essere sono state anch'esse conformi alla legge e allo statuto sociale e non in potenziale contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- non si pongono specifiche osservazioni in merito all'adeguatezza dell'assetto organizzativo della società, in ordine alle misure adottate dall'organo amministrativo per fronteggiare la situazione emergenziale da Covid-19, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni.
- in merito all'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo nel rappresentare correttamente i fatti di gestione il Collegio con riferimento agli impatti dell'emergenza da Covid-19 sui sistemi informatici e telematici, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e l'esame dei documenti aziendali, non ha osservazioni particolari da riferire.

Il Collegio sindacale non ha riscontrato operazioni atipiche e / o inusuali, comprese quelle effettuate con parti correlate o infragruppo

In relazione ai riflessi dell'emergenza epidemiologia COVID-19 diamo atto che la società ha attivato le procedure previste dalla normativa, dai protocolli e dalle raccomandazioni per la riduzione del rischio di contagio relativamente ai propri dipendenti e a terzi che possano entrare in contatto con gli ambienti della Società.

Per quanto al momento non sia stimabile, se non parzialmente, l'effetto che l'emergenza COVID-19 potrà avere sulla attività della società e sugli aspetti economici e finanziari, riteniamo che non esistano dubbi significativi sulla capacità della stessa di continuare ad operare come entità in funzionamento.

Nel corso dell'esercizio non sono pervenute al Collegio sindacale denunce ai sensi dell'articolo 2408 Codice Civile.

Al Collegio sindacale non sono pervenuti esposti.

Il Collegio sindacale, nel corso dell'esercizio, non ha rilasciato pareri ai sensi di legge.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiedere la segnalazione nella presente relazione.

OSSERVAZIONI IN ORDINE AL BILANCIO D'ESERCIZIO

Per quanto a nostra conoscenza, gli amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma 4, c.c.

Il risultato netto accertato dall'organo di amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta essere negativo per euro 643.406.

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2020 è stato approvato dall'organo di amministrazione e risulta costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario e dalla nota integrativa.

Inoltre:

- l'organo di amministrazione ha, altresì, predisposto la relazione sulla gestione di cui all'art. 2428 c.c.;
- tali documenti sono stati consegnati al Collegio sindacale in tempo utile affinché siano depositati presso la sede della società corredati dalla presente relazione, e ciò indipendentemente dal termine previsto dall'art. 2429, comma 1, c.c..;

- La società, ai sensi dell'art. 2364 del codice civile, e dell'art.12 dello statuto ha approvato il bilancio nel maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale. Le ragioni che hanno indotto i consiglieri, nel CDA del 09 Marzo 2021, ad avvalersi del maggior termine sono correttamente esplicitate nella relazione sulla gestione. La proroga era comunque prevista anche dall'art. 3 comma 3, D.L. n. 183/2020.
- La Società con assemblea dei Soci del 11 luglio 2019 aveva conferito l'incarico della revisione legale dei conti alla Società di Revisione legale Ria Grant Thornton Spa iscritta nel registro istituito presso il Ministero della Giustizia. In data 15 Settembre 2020 la Ria Grant Thornton Spa, ha ceduto alla Società Uniaudit Srl un ramo d'azienda avente ad oggetto l'attività di revisione ed organizzazione contabile. Il ramo d'azienda oggetto di cessione da Ria Grant Thornton Spa a Uniaudit Srl comprende l'incarico di revisione conferito da Tiemme Spa. A far data dal 15 Settembre 2020 l'incarico di revisione legale è pertanto proseguito senza soluzione di continuità con Uniaudit Srl alle medesime condizioni e termini già previsti con Ria Grant Thornton Spa ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 2558, 2559 e 2560 del Codice Civile. Uniaudit Srl ai sensi ai sensi dell'articolo 2409-*bis* e seguenti del Codice Civile ha svolto l'attività di revisione legale e in data 11 giugno 2021 ha predisposto la sua relazione ex art. 14 D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 relativa al bilancio chiuso al 31/12/2020 non evidenziando rilievi per deviazioni significative, ovvero giudizi negativi o impossibilità di esprimere un giudizio e pertanto il giudizio rilasciato è positivo.

È stato, quindi, esaminato il progetto di bilancio, in merito al quale sono fornite ancora le seguenti ulteriori informazioni:

- i criteri utilizzati nella redazione del bilancio chiuso al 31/12/2020 non si discostano dai medesimi utilizzati per la formazione del bilancio del precedente esercizio;
- è stata posta attenzione all'impostazione data al progetto di bilancio, sulla sua generale conformità alla legge per quello che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- è stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- l'organo di amministrazione, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dall'art. 2423, quinto comma, del Codice Civile.
- è stata verificata la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui si è avuta conoscenza a seguito dell'assolvimento dei doveri tipici del Collegio sindacale e a tale riguardo non vengono evidenziate ulteriori osservazioni;
- ai sensi dell'art. 2426, comma 1, n. 6, del Codice civile il Collegio sindacale ha preso atto che non esiste più alcun valore di avviamento iscritto alla voce B-I-5) dell'attivo dello stato patrimoniale;
- si precisa, per mero richiamo, che non sarà possibile distribuire dividendi intaccando le riserve di utili oltre l'ammontare netto dei costi di impianto e ampliamento, dei costi di sviluppo e dell'avviamento iscritti nell'attivo;
- sono state fornite in nota integrativa le informazioni richieste dall'art. 2427-bis del Codice civile, relative agli strumenti finanziari derivati e per le immobilizzazioni finanziarie iscritte a un valore superiore al loro fair value;
- gli impegni, le garanzie e le passività potenziali sono stati esaurientemente illustrati;

Lo stato patrimoniale evidenzia un risultato d'esercizio negativo di **Euro 643.406** e si riassume nei seguenti valori:

Attività	Euro	92.541.536
Passività	Euro	67.657.582
- Patrimonio netto (escluso la perdita dell'esercizio)	Euro	25.527.360
- Perdita dell'esercizio	**Euro**	**(643.406)**

Il conto economico presenta, in sintesi, i seguenti valori:

Valore della produzione (ricavi non finanziari)	Euro	88.410.141
Costi della produzione (costi non finanziari)	Euro	88.798.175
Differenza	**Euro**	**(388.034)**
Proventi e oneri finanziari	Euro	(239.274)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	Euro	
Risultato prima delle imposte	**Euro**	**(627.308)**
Imposte sul reddito	Euro	16.098
Perdita dell'esercizio	**Euro**	**(643.406)**

Il risultato netto accertato dall'organo di amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31/12/2020, come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta essere negativo per euro 643.406.

In merito alla proposta dell'organo di amministrazione circa il risultato di esercizio, il Collegio sindacale non ha nulla da osservare, facendo, peraltro, notare che la decisione in merito spetta all'assemblea dei soci.

OSSERVAZIONI E PROPOSTE IN ORDINE ALL'APPROVAZIONE DEL BILANCIO

Considerando le risultanze dell'attività da noi svolta il Collegio sindacale propone all'assemblea di approvare il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, così come redatto dagli amministratori.

Arezzo, 12 giugno 2021

Il Collegio Sindacale

Presidente Collegio Sindacale — *Gianni Baldini*

Sindaco effettivo — *Silvano Materazzi*

Sindaco effettivo — *Alberto Bambagini*

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

Agli Azionisti di
Tiemme S.p.A.
Via Guido Monaco, 37
52100 Arezzo

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Tiemme S.p.A. (la Società), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2020, dal conto economico, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia).

Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Richiamo d'informativa

Pur non esprimendo un giudizio con rilievi, si segnala quanto riportato nella nota integrativa in merito a quanto segue.

Gli Amministratori evidenziano nel paragrafo "Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" i rischi e le incertezze alle quali la Società è esposta con riferimento al contenzioso avente ad oggetto la gara regionale per l'assegnazione del lotto unico di TPL. Rilevano che "in base all'esito del ricorso per la gara regionale, Tiemme potrebbe rinviare all'Assemblea dei Soci per una valutazione strategica circa la mission dell'Azienda". Aggiungono inoltre che in caso di subentro del nuovo gestore, "sulla base della documentazione fino ad oggi fornita al fine di definire e valorizzare il perimetro oggetto del passaggio, i valori di cessione dei beni mobili e immobili, al netto dei fondi, sono nel complesso sostanzialmente in linea con i valori contabili".

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia.

Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

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

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

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

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

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio, ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

uniaudit
assurance & advisory

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

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

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

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

Gli amministratori della Tiemme S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Tiemme S.p.A. al 31 dicembre 2020, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Tiemme S.p.A. al 31 dicembre 2020 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Tiemme S.p.A. al 31 dicembre 2020 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

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

Firenze, 11 giugno 2021

Uniaudit S.r.l.

Roberto Ancona

Socio