

Gruppo CTT NORD



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

RELAZIONE SULLA GESTIONE AL BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO CTT NORD AL 31.12.2019

Il bilancio consolidato del Gruppo CTT Nord (di seguito anche il "Gruppo") per l'esercizio 2019 ha chiuso con un utile di € **3.621.723** che risulta interamente di pertinenza del gruppo.

Il Gruppo CTT Nord

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

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

Alla data del 31 dicembre 2019 risultano soci di CTT Nord srl:

Socio	Capitale	%
N. 29 Comuni della Provincia di Pisa + Fucecchio	16.894.389	40,702%
SGTM spa	13.471.261	32,455%
ATL srl in liquidazione	6.152.487	14,823%
N. 30 Comuni della Provincia di Lucca + Lucca Holding	3.480.087	8,384%
CAP soc. coop.	1.329.470	3,203%
COPIT spa	179.656	0,433%
Totale	41.507.349	100%

Il perimetro di consolidamento

La capogruppo CTT Nord Srl ai sensi del comma 1 dell'art. 2359 del C.C., consolida le seguenti società al 31 dicembre 2019 attraverso il metodo integrale in quanto società controllate. Per i rapporti fra le società del Gruppo si veda quanto esposto nel prosieguo:

1. Consorzio Pisano Trasporti società consortile a responsabilità limitata (CPT srl) con sede legale in via A. Bellatalla, 1 a Pisa, avente il capitale sociale € 25.000, tramite il possesso della quota del 95,30% per un valore nominale di € 23.825; il risultato di periodo dell'esercizio 2019 è in pareggio, essendo questa società un consorzio destinato alla gestione del servizio di TPL per la Provincia di Pisa.
2. Vaibus srl con sede legale in viale Luporini, 895 a Lucca avente il capitale sociale di € 27.000, tramite il possesso della quota del 89,06% per un valore nominale di € 24.046. Il risultato di

periodo dell'anno 2019 è in pareggio, essendo questa società un consorzio destinato alla gestione del servizio di TPL per la Provincia di Lucca.

3. Autolinee Toscana Nord srl con sede legale in via G. Pietro 2, Avenza, Carrara, avente il capitale sociale di € 94.797, tramite il possesso della quota del 100% per un valore nominale di € 94.797. La perdita dell'anno 2019 ammonta ad € 1.280.814.

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

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

L'area di consolidamento al 31 dicembre 2019 non è variata rispetto a quella dell'esercizio precedente.

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

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

Andamento della gestione

Nel rinviare alla lettura della nota integrativa per ogni informazione più dettagliata, si anticipa che il risultato d'esercizio conferma il trend positivo degli ultimi esercizi.

Dal lato dei ricavi si evidenzia l'effetto del riequilibrio previsto dal Contratto Ponte stipulato fra la Regione Toscana e la partecipata ONE Scarl. In tale atto erano stati previsti meccanismi di compensazione per l'incremento di alcune voci di costo, indipendenti dalla gestione (carburante e

rinnovo CCNL), e di una voce di ricavo, le tariffe. Tale riequilibrio nel 2019 si attesta per CTT Nord ad un valore di € 4.058.523, contro un dato 2018 pari ad € 2.136.761.

A tale ricavo si sommano anche quest'anno le partite economiche positive connesse al riconoscimento dei diritti di compensazione dei maggiori oneri sostenuti in precedenti esercizi. Si è infatti concluso l'accordo transattivo fra la controllata Cpt scarl e la Provincia di Pisa (€ 1.348.677 di cui € 426.991 è la competenza CTT Nord Srl al netto dei costi). Il periodo di riferimento di tale accordo è Giugno 2011 - Dicembre 2017.

La **produzione complessiva** svolta, direttamente, sui 5 bacini provinciali (Livorno, Pisa, Lucca, Massa e, marginalmente, Pistoia), passa dai 30.213.651 Km e 1.193.502 ore di servizio del 2018 ai 30.250.634 Km ed 1.203.100 ore di servizio del 2019.

Possiamo pertanto affermare che la produzione chilometrica è rimasta sostanzialmente invariata.

Sul versante dei **ricavi** il valore della produzione sale da € 122.951.376 dell'esercizio 2018 ai € 127.371.337 dell'esercizio 2019.

Le principali differenze sono dovute all'aumento del corrispettivo del contratto ponte aggiornato ISTAT per l'anno 2019 e alla posta suddetta relativa al riequilibrio.

I **costi** complessivi di produzione sono sostanzialmente stabili, ma andando nel dettaglio sono aumentati i costi per servizi e quelli per ammortamento mentre si è avuta una riduzione del costo del personale (da € 61.745.942 a € 60.003.397).

Tale diminuzione, che rispetto all'anno precedente è di circa € 1.700.000, è frutto delle politiche di turn-over e di incentivazione che nel corso del 2019 hanno consentito di ridurre ulteriormente i fabbisogni di organico e che debbono leggersi però insieme all'aumento dei costi di full service manutentivo e per personale interinale in parte legato anche alla necessità di intervenire prontamente sull'Officina di Massa dopo i noti fatti di cronaca.

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

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

Riguardo alle **spese di manutenzione** si è assistito ad un aumento del full service manutenzione mentre si registra una diminuzione dei costi per ricambi anche a seguito di una razionalizzazione dell'organizzazione dei magazzini. Come illustrato in seguito, nella parte relativa allo stato dell'arte relativa alla **gara regionale per l'affidamento dei servizi**, la sottoscrizione del c.d. "contratto ponte" ha consentito alla Capogruppo di emettere appositi bandi di gara per l'acquisto di nuovi bus in modo da adempiere, prima possibile gli obiettivi del miglioramento degli standard qualitativi al pubblico nonché di riduzione di costi di manutenzione e consumi.

Complessivamente, nell'anno 2019, sono entrati in esercizio n. 28 nuovi bus urbani ed extraurbani, destinati capillarmente su tutti i bacini provinciali e sono altresì entrati in esercizio n. 10 bus usati.

Preme evidenziare, rispetto all'esercizio precedente, il valore dell'EBIT che passa dai € 3.685.097 del 2018 a € 5.320.430 del 2019, mentre la posizione finanziaria netta, che al 31 dicembre 2018 era pari a € - 26.754.374, ammonta al 31 dicembre 2019 ad € -27.970.782 per effetto dei vigorosi investimenti effettuati.

La differenza rispetto allo scorso esercizio, che come vedremo in seguito incide anche sugli indici finanziari, deriva dalla variazione dell'indebitamento a medio - lungo periodo in conseguenza del consistente rinnovo della flotta.

Concludendo si precisa che la Capogruppo si è avvalsa del maggior termine di 180 giorni per l'approvazione del bilancio, essendo tenuta alla predisposizione del bilancio consolidato

Condizioni operative e sviluppo dell'attività

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

Gli sviluppi della gara fino al 31 dicembre 2019 sono riepilogati nel successivo paragrafo "La gara regionale per l'affidamento servizi" mentre gli aggiornamenti successivi al dicembre 2019 sono riepilogati nel paragrafo "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" in nota integrativa.

Nelle more di quanto appena detto, nel corso del 2019, superate le imposizioni degli obblighi di servizio ai sensi del Regolamento CE 1370/2007, il servizio è stato affidato tramite il Contratto Ponte sottoscritto fra la Regione Toscana e tutti gli attuali gestori riunitisi in un nuovo consorzio denominato ONE Scarl di cui CTT Nord è complessivamente la capofila in quanto opera direttamente per i bacini di Livorno e Massa-Carrara, per il tramite della controllata Consorzio Pisano Trasporti Srl per il bacino di Pisa, della controllata Vaibus Scarl per quello di Lucca e di Blubus scarl per quello di Pistoia.

Scaduto al 31 dicembre 2019 il contratto ponte, a causa del protrarsi del contenzioso, la Regione ha disposto l'erogazione del servizio da parte dei gestori attuali attraverso atti d'obbligo periodici, in attesa della conclusione delle attività propedeutiche alla firma del contratto di servizio con l'aggiudicatario Autolinee Toscane spa.

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

La situazione dei contenziosi avverso gli atti di imposizione del servizio

Il 2019 ha visto l'esito favorevole della causa contro la Provincia di Pisa e quindi al momento resta pendente davanti al Giudice la lite per il riconoscimento delle compensazioni di maggiori oneri sostenuti i periodi successivi al 2011 solo per il bacino di Livorno.

Infine, con il Comune di Viareggio, sono in corso da tempo confronti per una soluzione stragiudiziale delle liti che riguardano una serie di reciproche partite contabili.

Innovazione

Sotto il versante **dell'innovazione tecnologica** l'anno 2019 è stato importante in quanto:

- Si è continuato a sviluppare il progetto di certificazione e controllo del servizio tramite rilevazione satellitare (AVM);
- Si è completato il progetto di bigliettazione elettronica (c.d. Monetica) per i servizi urbani di Lucca, Cecina, Rosignano e Portoferraio e sul servizio extraurbano del bacino livornese.

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

- È stata modificata l'organizzazione aziendale con la costituzione della Direzione Sviluppo ed Organizzazione e la modifica della Direzione Corporate.

- Nella nuova organizzazione sono individuati i seguenti Responsabili:
 - Direzione Sviluppo ed Organizzazione: Paolo Vannozzi
 - Direzione Corporate: dott. Riccardo Franchi
 - Area Amministrazione: dott.ssa Federica Pisani
 - Area Affari Generali: dott. Luca Pieraccioli
 - Area Personale: dott.ssa Giuliana Stolfi
 - Area Information Technology: Guido Giuseppe Tesi
- Il consolidamento del processo di digitalizzazione e conservazione sostitutiva relativamente a documenti e dichiarazioni aziendali;
- In materia di controlli interni è stato approvato l'aggiornamento del Modello di organizzazione e gestione e controllo ex D. Lgs 231/2001

La gara regionale per l'affidamento dei servizi

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

Scaduto al 31 dicembre 2019 il contratto ponte, a causa del protrarsi del contenzioso, la Regione ha disposto l'erogazione del servizio da parte dei gestori attuali attraverso atti d'obbligo periodici, in attesa della conclusione delle attività propedeutiche alla firma del contratto di servizio con l'aggiudicatario Autolinee Toscane spa (di seguito anche "AT").

L'iter di Gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale su gomma nell'ambito territoriale costituito dall'intera Regione Toscana non si è ancora concluso.

Si ricorda che dopo che il TAR Toscana con sentenza n. 1548 del 28 ottobre 2016, in accoglimento del ricorso principale di Mobit e di quello incidentale di AT, aveva annullato il provvedimento di aggiudicazione n. 973 del 2 marzo 2016 della Regione Toscana con il quale la gara era stata definitivamente aggiudicata ad AT, i due concorrenti e la Regione Toscana hanno impugnato al Consiglio di Stato la predetta sentenza del TAR.

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

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

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

La vicenda giudiziaria si era nel frattempo duplicata dal momento che la Regione Toscana, con comunicazione del 21 dicembre 2016, aveva richiesto ai due concorrenti di presentare un nuovo PEF,

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

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

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

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

Nel frattempo, a distanza di 40 giorni dalla notifica della pronuncia della Corte di Giustizia Europea del 21 marzo 2019 sopra ricordata, la Regione Toscana con decreto dirigenziale n. 6585 del 19 aprile 2019 ha aggiudicato nuovamente ad Autolinee Toscane la gara e pertanto Mobit il 3 giugno 2019 ha presentato un nuovo ed ulteriore ricorso di fronte al TAR.

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

Il consorzio Mobit ha dunque proposto appello al Consiglio di Stato avverso la suddetta sentenza del TAR. L'udienza per la richiesta di accoglimento della sospensiva cautelare si è tenuta l'11 giugno 2020. All'udienza dell'11 giugno 2020 il giudice ha respinto l'istanza cautelare e fissato la discussione del merito per l'8 ottobre 2020.

Intanto, la Regione Toscana ha disposto la ripresa delle attività di subentro fissando al 18 maggio 2020 la data di inizio del c.d. cronoprogramma, ovvero il documento che regola il calendario di esecuzione degli atti di trasferimento dei beni dai gestori uscenti all'aggiudicatario.

Si evidenzia inoltre che nella giornata del 28 maggio 2020 si è appresa la notizia che, su ordine della Procura di Firenze, la Guardia di Finanza ha sequestrato documenti relativi alla Gara nell'ambito di un'indagine penale a carico di due dirigenti regionali.

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

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

A seguito dei fatti sopra riportati la Regione, con Decreto n. 8800 del 16 giugno 2020, ha disposto una modifica organizzativa della Direzione Mobilità Infrastrutture e Trasporti, che ha comportato, tra le altre cose, la sostituzione del RUP della Gara.

Il riassetto del patrimonio aziendale

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

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

Un'ulteriore proposta è pervenuta per la vendita dell'immobile commerciale di Pistoia, che oggi può essere perfezionata alla luce della definizione del contenzioso tra i condomini dell'edificio.

Le Relazioni Industriali

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

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

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

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

Pur in mancanza di un accordo generale per i fatti sopra richiamati, l'impegno nel perseguire il recupero di un rapporto con i lavoratori è sfociato nella sottoscrizione con le OO.SS. di due accordi su temi particolari: in data 19 dicembre 2019 l'accordo per la CQC, la formazione, gli accertamenti sanitari e l'utilizzo di road scan e ascolto silente; in data 16 marzo 2020 l'accordo sul ticket restaurant.

Le politiche del personale

Per quanto concerne le politiche del personale la Capogruppo ha continuato a monitorare l'andamento del turn-over per effetto del quale si è ormai raggiunto un dimensionamento ottimale per il personale viaggiante mentre negli altri settori prosegue l'opera di una riduzione di personale salvaguardando la necessità di mantenere inalterate, o addirittura accrescendo, le competenze e professionalità specifiche.

Per questo, nell'anno 2019, si è dato luogo a ulteriori selezioni per la formazione di graduatorie per il personale autista ed a bandi pubblici per l'ingresso di figure specifiche nell'ambito del patrimonio,

sicurezza ed ambiente, risorse umane e per la gestione AVM (ossia il sistema di monitoraggio dei veicoli).

L'anno 2019 si è anche caratterizzato per una consistente attività formativa che ha coinvolto complessivamente n. 727 lavoratori a cui sono complessivamente state somministrate n. 1.167 ore di formazione con tutte le modalità (frontali, e-learning, aula, ecc.).

Nel corso dell'anno 2019, da parte dei Tribunali di Pisa e Livorno, si sono avute n. 2 ulteriori pronunce favorevoli alla Capogruppo in merito alle disdette degli accordi aziendali avvenute nel 2014.

Nella seconda parte dell'anno 2019 la Capogruppo ha provveduto anche alla destituzione di n. 6 addetti per le note vicende apparse sulla stampa relative ad abusi sulla vendita a bordo, denuncia anche tali fatti all'autorità competente. Alcuni ricorsi per la reintegra sono ancora in una prima fase di giudizio, mentre per due dei sei addetti sono ormai decaduti i termini per l'impugnativa.

A novembre del 2019 è stata avviata la prima edizione di CTT Academy; una vera e propria scuola del trasporto pubblico che, attraverso l'attivazione di tirocini di 6 mesi non curricolari, promossi dall'Agenzia Regionale Toscana per l'Impiego ha offerto la possibilità a 14 giovani di conoscere la realtà del trasporto pubblico locale e di approcciarsi al mondo del lavoro.

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

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

Certificazioni di qualità

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

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

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

In particolare:

- a) È proseguita l'attività di formazione specifica, con particolare riferimento al codice etico aziendale;
- b) è stata data esecuzione al piano degli audit dell'OdV, secondo quanto convenuto;
- c) sono stati mantenuti sistematici flussi informativi verso l'Organismo di Vigilanza;

- d) a seguito della collaborazione con l'Organismo di Vigilanza, per il tramite dell'ufficio compliance, si è alimentata ed aggiornata la sezione "Società trasparente" e continuata la mappatura delle attribuzioni funzionali alla gestione degli adempimenti richiesti dalla normativa anticorruzione;

Sviluppo organizzativo

Nel corso del 2019, come detto, è stato finalizzato il processo di revisione degli assetti micro organizzativi che prosegue il percorso di riequilibrio tra le strutture che gestiscono i processi operativi e quelle che garantiscono i processi di supporto.

Andamento della gestione

Di seguito sono elencati, i principali dati economici, patrimoniali e finanziari dell'esercizio 2019.

Principali dati economici

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

CONTO ECONOMICO a valore aggiunto

	2019	2018
Fatturato netto	118.868.321	113.738.506
Ricavi interni	0	0
PRODOTTO DI ESERCIZIO	118.868.321	113.738.506
Consumo di materie	17.707.757	17.798.373
MARGINE INDUSTRIALE LORDO	101.160.564	95.940.132
Spese operative	28.344.932	25.744.984
VALORE AGGIUNTO	72.815.632	70.195.149
Spese di personale	53.564.762	54.509.709
EBITDA (Margine operativo lordo)	19.250.870	15.685.440
Ammortamento e accantonamenti	13.930.439	12.000.343
EBIT (Reddito operativo)	5.320.430	3.685.097
Area extracaratteristica	193.987	306.857
EBIT normalizzato	5.514.418	3.991.954
EBIT integrale	5.514.418	3.991.954
Oneri finanziari	1.187.084	1.037.296
REDDITO LORDO	4.327.334	2.954.658
Imposte	-705.609	236.190
REDDITO NETTO	3.621.725	3.190.848

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

1. La Voce "Fatturato netto" è composta dai ricavi delle vendite e delle prestazioni (A1) e altri ricavi e proventi (A5) esclusi i proventi da recupero carburanti (portati a riduzione dei Costi per Consumi di materie), dei recuperi costo CCNL costo malattia e rimborso personale distaccato (portati a riduzione delle Spese di personale) e degli affitti immobili area Pistoia (riclassificati nell'area extracaratteristica).
2. La voce Consumo di materie è composta dai costi per materie prime (B6) variazione delle rimanenze (B11) al netto dei proventi per recupero del costo del carburante.

3. Le spese operative comprendono principalmente i costi per servizi (B7) e i costi di godimento beni di terzi (B8), ad esclusione dei costi per servizi relativi al personale (costo del personale distaccato, mensa, indennità km) riclassificati nelle Spese di personale.
4. Le Spese di personale comprendono dunque il costo legato al personale della voce B9 e i costi per servizi legati al personale descritti al punto precedente.
5. Nell'area extracaratteristica vengono riclassificati i costi e proventi quali interessi attivi, proventi da affitti degli immobili di Pistoia al netto dei relativi ammortamenti, rivalutazioni partecipazioni col metodo del Patrimonio Netto.
6. Nella voce Oneri finanziari vengono riclassificati il totale degli oneri finanziari al netto delle perdite su crediti connesse ad interessi di mora.

Di seguito si riportano i principali indici della situazione economica:

Indice di redditività del capitale di rischio

esprime la redditività del capitale di rischio

	2019	2018
R.O.E: Reddito netto/Mezzi propri	8,65%	8,34%

Indice di redditività del capitale investito

esprime il rendimento offerto dal capitale investito nella gestione caratteristica aziendale

	2019	2018
R.O.I: Reddito operativo/Capitale investito	3,33%	2,49%

Indice di redditività delle vendite

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

	2019	2018
R.O.S: Reddito operativo/Ricavi operativi	4,48%	3,24%

Il **ROE**, (Return On Equity) indice di redditività del capitale di rischio, rispetto al 2018 migliora grazie all'aumento del fatturato netto.

Il **ROI** (Return On Investment), che esprime il rendimento del capitale investito nella gestione caratteristica anch'esso un valore positivo. Tale indice è stato determinato dal rapporto fra Reddito Operativo e Capitale Investito, dove per reddito operativo si intende il risultato economico della sola gestione caratteristica, mentre per Capitale Investito si intende il totale degli impieghi caratteristici al netto degli ammortamenti e degli accantonamenti.

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

Principali dati patrimoniali

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

Di seguito si riportano alcuni indici della situazione patrimoniale:

STATO PATRIMONIALE

	2019	2018
IMPIEGHI		
A) Attivo fisso		
1) Immobilizzazioni tecniche materiali	94.047.597	89.982.100
2) Immobilizzazioni tecniche immateriali	234.909	438.425
3) Immobilizzazioni finanziarie	6.573.987	7.051.337
Totale attivo fisso	100.856.493	97.471.862
B) Attivo circolante		
1) Magazzino	1.698.123	1.664.108
2) Liquidità differite	51.287.958	43.212.174
3) Liquidità immediate	5.949.749	5.925.713
Totale attivo circolante	58.935.830	50.801.995
CAPITALE INVESTITO	159.792.323	148.273.857
FONTI		
A) Mezzi propri		
Capitale	41.507.349	41.507.349
Altre riserve	376.706	375.893
Utili (perdite) portati a nuovo	-3.629.937	-6.819.970
Utile (perdita) dell'esercizio	3.621.723	3.190.848
Spettanza di terzi	4.090	4.090
Totale mezzi propri	41.879.931	38.258.210
B) Passività consolidate	62.046.944	56.333.525
Passivo permanente	103.926.874	94.591.735
C) Passività correnti	55.865.448	53.682.121
CAPITALE DI FINANZIAMENTO	159.792.323	148.273.857

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

Indici di composizione degli IMPIEGHI

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

	2019	2018
<i>Indice di rigidità</i>		
Attivo fisso/Capitale investito	63,12%	65,74%
<i>Indice di elasticità</i>		
Attivo circolante/Capitale investito	36,88%	34,26%

Quoziente di immobilizzo degli impieghi

Quoziente strutturale composto - esprime il grado di elasticità della gestione

	2019	2018
Attivo fisso/Attivo circolante	1,71	1,92

Indici di composizione delle FONTI

	2019	2018
Passività/Capitale investito	73,79%	74,20%
<i>Passività a medio lungo termine/Capitale investito</i>	<i>38,83%</i>	<i>37,99%</i>
<i>Passività a breve/Capitale investito</i>	<i>34,96%</i>	<i>36,20%</i>
Mezzi propri/Capitale investito	26,21%	25,80%

Principali dati finanziari

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

	2019	2018	Variazione
Depositi bancari	5.941.311	5.917.783	23.528
Denaro e altri valori in cassa	8.438	7.930	508
Disponibilità liquide	5.949.749	5.925.713	24.036
Debiti v/soci per finanziamento (entro 12 mesi)	422.473	422.473	-
Debiti v/banche (entro 12 mesi)	7.159.311	8.601.587	- 1.442.277
Debiti verso altri finanziatori (entro 12 mesi)	1.668.274	4.162.831	- 2.494.557
Quota a breve di finanziamenti	3.427.112	4.117.606	- 690.493
Posizione finanziaria netta a breve termine	12.677.170	17.304.497	- 4.627.327
Debiti verso altri finanziatori (oltre 12 mesi)	10.415.653	7.976.584	2.439.069
Quota a lungo di finanziamenti	10.827.708	7.399.006	3.428.702
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	21.243.361	15.375.590	5.867.771
Posizione finanziaria netta	- 27.970.782	- 26.754.374	- 1.216.408

I debiti verso banche e verso altri finanziatori a medio/lungo termine aumentano per effetto delle nuove accensioni di finanziamenti legati all'acquisto di nuovi mezzi.

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

INDICI DI COPERTURA

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

Indice di autocopertura delle immobilizzazioni

	2019	2018
Attivo fisso/Mezzi propri	2,41	2,55

Indice di copertura delle immobilizzazioni con le passività consolidate

	2019	2018
Attivo fisso/Passività consolidate	1,63	1,73

Indice globale di copertura delle immobilizzazioni

	2019	2018
Attivo fisso/Passivo permanente	0,97	1,03

INDICE DI INDEBITAMENTO (Leverage)

esprime la copertura delle attività nette con il capitale proprio

	2019	2018
Capitale investito/Mezzi propri	3,82	3,88

INDICI DI SOLVIBILITA'

Indice di disponibilità

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

	2019	2018
Attivo circolante/Passivo corrente	1,05	0,95

Indice di liquidità

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

	2019	2018
(Liquidità immediate + liquidità differite)/Passività correnti	1,02	0,92

Stato dei principali investimenti

Nel corso dell'esercizio i principali investimenti effettuati hanno riguardato il rinnovo del parco autobus: in particolare sono stati acquistati n. 31 mezzi (di 6 usati) per un investimento complessivo pari a € 5.681.301. Si segnala inoltre l'acquisto di n. 32 autobus (di cui n. 2 usati) ed il valore di n. 2 autobus ricevuti in permuta in sostituzione di n. 2 autobus dismessi in quanto bruciati (per un investimento complessivo pari ad € 6.482.500, entrati in funzione nei primi mesi dell'anno 2020.

Ulteriori dettagli relativi agli investimenti effettuati sono riportati ai paragrafi "Immobilizzazioni immateriali" e "Immobilizzazioni materiali" della nota integrativa a cui si rinvia.

Costi di ricerca e sviluppo

Si precisa che il Gruppo non ha sostenuto costi di ricerca e sviluppo nell'anno 2019.

Informazioni attinenti all'ambiente e al personale

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

1. Personale

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

Nel 2019 non si sono verificati infortuni gravi sul lavoro che hanno comportato lesioni gravi o gravissime al personale iscritto al libro matricola e non si sono registrati addebiti in via definitiva in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti e cause di mobbing.

2. Ambiente

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

Azioni proprie e azioni/quote di società controllanti

La Capogruppo non ha acquisito e non detiene azioni proprie.

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

Principali rischi ed incertezze cui il Gruppo è esposto e politiche di gestione degli stessi

Rischi connessi all'emergenza sanitaria Covid-19

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

Al momento il settore sta continuando a fronteggiare le conseguenze dell'emergenza, auspicando che la fase più critica possa considerarsi ormai superata e di contare sull'implementazione degli annunciati provvedimenti europei, nazionali e regionali a sostegno diretto al settore e all'economia in generale.

Rischio di credito

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

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

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

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

La Capogruppo aveva fatto ricorso ad una serie di Decreti Ingiuntivi nei confronti della predetta Amministrazione, andati parzialmente a buon fine e rimasti aperti per un importo, in linea capitale, di euro 194.829 su cui è stata effettuata domanda di insinuazione alla massa passiva maggiorata di interessi ed accessori.

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

Rischio di liquidità

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

Sulla base del piano finanziario redatto fino alla data del 30 giugno 2021 gli amministratori hanno valutato che, ragionevolmente, fintantoché il Gruppo continuerà ad operare in regime di atti d'obbligo, i flussi di cassa derivanti dall'attività operativa saranno sufficienti per consentire allo stesso di adempiere alle obbligazioni assunte. Qualora terminasse il regime di atti d'obbligo per effetto della soccombenza nel contenzioso che caratterizza l'iter di Gara, il Gruppo potrebbe contare sulla liquidità proveniente dalla vendita dei beni al gestore subentrante, sufficiente a garantire la copertura dei debiti.

Rischio di mercato

I rischi e le incertezze sono strettamente collegati all'esito della gara per l'aggiudicazione del servizio di trasporto pubblico locale. A seguito della scadenza del Contratto Ponte, il periodo intercorrente fra la data odierna ed il subentro del nuovo gestore sarà ragionevolmente regolato assicurando la continuità del servizio TPL mediante atti d'obbligo, così come avvenuto da gennaio a giugno 2020.

Di seguito le considerazioni sui rischi di mercato:

- Prezzi di acquisto delle materie prime. Le principali materie da noi utilizzate sono rappresentate dai carburanti, il cui prezzo di mercato è determinato dall'andamento della domanda e offerta a livello mondiale, lubrificanti e ricambi. Come già evidenziato nella presente Relazione, il contratto ponte prevede meccanismi di compensazione dell'incremento di alcune voci di costo, tra cui il costo del gasolio, che hanno consentito di mitigare l'effetto dell'incremento del costo del carburante per l'esercizio 2019.
- Rischio tasso di interesse: considerato che in questi ultimi anni i tassi di interessi risultano essere molto bassi, il Gruppo non è esposta a particolari livelli di rischio.
- Rischio cambio: considerato che le transazioni della Capogruppo sono effettuate esclusivamente in euro, tale fattispecie di rischio non sussiste.

Rischio per contenziosi in corso

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

Sedi principali e secondarie

Ai sensi dell'art. 2428 si segnala che l'attività è stata svolta nella sede principale di Pisa e nelle unità locali di Livorno, Lucca, Massa, Aulla, Cecina, Rosignano Marittimo, Portoferraio, Pontedera, Volterra, San Miniato, Pomarance, Firenze, Prato, Piazza al Serchio, Larderello, Viareggio, Pieve Fosciana e Barga.

La Capogruppo non ha sedi secondarie.

Attività di direzione e coordinamento

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

Evoluzione prevedibile della gestione

Con riferimento alla gara regionale per l'affidamento dei servizi TPL si rinvia a quanto riportato ai paragrafi "Continuità aziendale" e "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" della Nota Integrativa. In ogni caso, è ragionevole ritenere che fino al trasferimento dei beni, la regolamentazione del servizio continuerà ad essere gestita dalla Regione Toscana tramite atti d'obbligo.

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

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

Pisa, 19 giugno 2020

p. il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Dott. Andrea Zavanella

BILANCIO CONSOLIDATO

STATO PATRIMONIALE		
	31/12/2019	31/12/2018
ATTIVO		
A) CREDITI VERSO SOCI per versamenti ancora dovuti	0	0
B) IMMOBILIZZAZIONI		
I. Immobilizzazioni immateriali		
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	2.873	2.873
7. Altre	232.036	435.552
TOTALE	234.909	438.425
II. Immobilizzazioni materiali		
1. Terreni e fabbricati	36.705.446	37.204.936
2. Impianti e macchinario	43.852.626	45.422.872
3. Attrezzature industriali e commerciali	461.712	489.567
4. Altri beni	6.375.541	4.023.229
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	6.652.272	2.841.496
TOTALE	94.047.597	89.982.100
III. Immobilizzazioni finanziarie		
1. Partecipazioni in:		
b) imprese collegate	1.830.274	1.718.417
d-bis) altre imprese	975.809	973.004
2. Crediti:		
d-bis) verso altri	462.549	441.090
esigibili entro l'esercizio successivo	72.000	72.000
esigibili oltre l'esercizio successivo	390.549	369.090
TOTALE	3.268.632	3.132.511
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI (B)	97.551.138	93.553.035
C) ATTIVO CIRCOLANTE		
I. Rimanenze		
1. Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.698.123	1.664.108
TOTALE	1.698.123	1.664.108
II. Crediti:		
1. verso clienti	9.140.857	6.271.795
esigibili entro l'esercizio successivo	9.140.857	5.771.795
esigibili oltre l'esercizio successivo	0	500.000
3. verso imprese collegate	26.142.092	18.693.053
esigibili entro l'esercizio successivo	26.142.092	18.693.053
5-bis. crediti tributari	2.007.061	2.156.438
esigibili entro l'esercizio successivo	2.007.061	2.156.438

5-ter. Imposte anticipate	1.939.048	2.052.519
5 quater. verso altri	12.178.986	14.805.437
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	12.178.986	14.805.437
TOTALE	51.408.044	43.979.242
IV. Disponibilità liquide:		
1. Depositi bancari e postali	5.941.311	5.917.783
3. Denaro e valori in cassa	8.438	7.930
TOTALE	5.949.749	5.925.713
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE (C)	59.055.916	51.569.063
D) RATEI E RISCONTI		
Ratei e risconti attivi	3.185.269	3.151.758
TOTALE RATEI E RISCONTI (D)	3.185.269	3.151.758
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	159.792.323	148.273.856
<u>PASSIVO</u>		
A) PATRIMONIO NETTO		
I. Capitale	41.507.349	41.507.349
VI. Altre riserve:	376.706	375.893
Riserva di consolidamento	86.056	85.242
Altre riserve:		
a) Riserva	35.026	35.026
b) Riserva da arrotondamento	-1	0
f) Riserva avanzo di fusione	255.625	255.625
VIII. Utili (Perdite) portati a nuovo	-3.629.937	-6.819.970
IX. Utile (Perdita) dell'esercizio	3.621.723	3.190.848
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	41.875.841	38.254.120
I . Capitale e riserve	4.129	4.129
Utile (perdita) portati a nuovo	-39	-39
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI TERZI	4.090	4.090
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO A)	41.879.931	38.258.210
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI		
1) Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	59.812	59.812
2) Per imposte, anche differite	1.267.623	1.769.974
3) Altri	5.998.305	4.848.981
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI (B)	7.325.740	6.678.767
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	11.794.301	13.656.275

D) DEBITI		
3) Debiti verso soci per finanziamento	422.473	422.473
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	422.473	422.473
4) Debiti verso banche	21.414.131	20.118.199
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	10.586.423	12.719.193
<i>esigibili oltre l'esercizio successivo</i>	10.827.708	7.399.006
5) Debiti verso altri finanziatori	12.083.927	12.139.415
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	1.668.274	4.162.831
<i>esigibili oltre l'esercizio successivo</i>	10.415.653	7.976.584
7) Debiti verso fornitori	26.283.624	18.592.939
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	26.283.624	18.592.939
10) Debiti verso imprese collegate	158.906	134.936
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	158.906	134.936
12) Debiti tributari	1.873.054	1.748.871
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	1.873.054	1.748.871
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	2.515.406	2.565.237
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	2.515.406	2.565.237
14) Altri debiti	8.830.236	9.808.589
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	8.830.236	9.808.589
TOTALE DEBITI (D)	73.581.757	65.530.659
E) RATEI E RISCONTI		
Ratei e risconti passivi	25.210.594	24.149.945
TOTALE RATEI E RISCONTI (E)	25.210.594	24.149.945
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	159.792.323	148.273.856
CONTO ECONOMICO		
A) VALORE DELLA PRODUZIONE		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	109.643.298	105.666.320
5) Altri ricavi e proventi	17.728.039	17.285.056
a) vari	6.333.075	5.320.746
b) contributi in conto esercizio	7.871.309	8.756.653
c) contributi in conto capitale quota annua	3.523.655	3.207.657
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE (A)	127.371.337	122.951.376
B) COSTI DELLA PRODUZIONE		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	18.111.284	18.408.229
7) Per servizi	28.030.310	25.036.326

8) Per godimento di beni di terzi	1.899.604	1.902.336
9) Per il personale:		
a) salari e stipendi	42.940.739	44.123.450
b) oneri sociali	13.064.262	13.470.686
c) trattamento di fine rapporto	3.178.458	3.342.726
d) trattamento di quiescenza e simili	575.082	581.237
e) altri costi	244.856	229.683
10) Ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	306.894	704.548
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	8.852.493	8.297.229
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	1.280.421	0
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	14.654	182.164
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-34.015	62.127
12) Accantonamenti per rischi	709.122	816.200
13) Altri accantonamenti	1.240.981	758.287
14) Oneri diversi di gestione	1.564.842	1.281.261
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE (B)	121.979.987	119.196.489
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	5.391.350	3.754.887
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
16) Altri proventi finanziari		
d) proventi diversi dai precedenti da:		
5. altri	11.211	14.680
TOTALE PROVENTI	11.211	14.680
17) Interessi e altri oneri finanziari verso:		
e) altri	1.187.084	1.037.296
TOTALE ONERI	1.187.084	1.037.296
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI (C)	-1.175.873	-1.022.616
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE		
18) Rivalutazioni:		
a) di partecipazioni	111.857	222.387
TOTALE DELLE RIVALUTAZIONI	111.857	222.387
TOTALE DELLE RETTIFICHE (D)	111.857	222.387
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D)	4.327.332	2.954.658
20) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO	-705.609	236.190
a) Imposte correnti	-1.016.709	-383.179
b) imposte differite e anticipate	388.880	469.808

c) Imposte relative ad esercizi precedenti	-77.780	149.561
21) UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO INCLUSA LA QUOTA DI TERZI	3.621.723	3.190.848
Risultato di pertinenza del gruppo	3.621.723	3.190.848
Risultato di pertinenza di terzi	0	0

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO (METODO DIRETTO)

	2019	2018
A. Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa		
Incassi da clienti:	112.317.800	117.638.726
a) incassi dalla vendita di prodotti e dalla prestazione di servizi	87.600.966	91.997.883
b) incassi per titoli di viaggio, tessere, multe a bordo ed altri incassi da clienti	24.716.834	25.640.843
Altri incassi:	11.054.222	13.313.305
c) incassi derivanti da contributi per rinnovo CCNL, contributi F.do forte, contr. malattia	8.499.623	8.883.800
d) altri incassi (commissioni, rimborsi assicurati, altri)	735.309	620.731
d) rimborsi di crediti IVA, rimborso accisa	1.819.290	3.808.774
(Pagamenti a fornitori per acquisti)	-21.397.587	-22.865.600
(pagamento a fornitori per servizi)	-29.846.362	-31.881.906
(Pagamenti al personale)	-61.379.119	-63.239.680
(pagamenti diretti a dipendenti)	-33.671.063	-34.415.547
(Pagamenti per conto dei dipendenti (F24, fondi e altro)	-27.708.056	-28.824.133
(Altri pagamenti)	-1.201.658	-1.709.127
(pagamento IVA)	-15.963	-581.845
(pagamento di altri oneri tributari: IMU, TASI e altri oneri)	-928.567	-932.363
(altri pagamenti)	-257.128	-194.919
(Pagamenti di imposte sul reddito)	-688.798	166.299
(pagamento IRES e IRAP)	-729.622	-313.704
Rimborso imposte	40.824	480.003
(Interessi pagati)	-531.374	-837.412
Interessi incassati	12.104	9.196
Dividendi incassati	0	0
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	8.339.228	10.593.801
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento	0	0
<i>Immobilizzazioni materiali</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
(Investimenti)	-11.601.799	-13.591.838
Disinvestimenti	0	0
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
(Investimenti)	-401.465	-417.113
Disinvestimenti	0	95.797
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
(Investimenti)	-2.805	0
Disinvestimenti	0	0
<i>Incasso contributi c/impianti</i>	<i>4.081.562</i>	<i>1.849.154</i>
<i>(Interessi passivi per investimenti)</i>	<i>-648.898</i>	<i>-276.785</i>
<i>Incasso depositi cauzionali</i>	<i>750</i>	<i>0</i>
<i>(restituzione depositi cauzionali)</i>	<i>-998</i>	<i>-50.000</i>

Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	-8.573.653	-12.390.785
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento	0	0
<i>Mezzi di terzi</i>	0	0
Incremento (decremento) debiti a breve verso le banche per scoperti di c/c	1.376.699	-590.211
Incremento (decremento) debiti a breve verso le banche per anticipazioni	-1.382.003	-2.222.567
Incremento (decremento) debiti a breve verso le banche per altri rapporti	0	-737.886
Accensione finanziamenti	11.100.950	15.567.100
(Rimborso finanziamenti)	-10.133.821	-5.842.069
Incassi rate L. 194/98 e L. 472/99 da Regione Toscana	0	0
(Pagamenti delle rate agli Enti per L. 194/98 e L. 472/99)	-703.364	-57.616
<i>Mezzi propri</i>	0	0
Aumento di capitale a pagamento	0	0
(Rimborso di capitale)	0	0
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	258.461	6.116.751
Differenze per arrotondamenti	0	0
Incremento/decremento delle disponibilità liquide (A+B+C)	24.036	4.319.767
Disponibilità liquide all'inizio dell'esercizio	5.925.713	1.605.945
di cui:	0	0
depositi bancari e postali	5.917.783	1.594.921
assegni	0	0
valori in cassa	7.930	11.024
Disponibilità liquide alla fine dell'esercizio	5.949.749	5.925.712
di cui:	0	0
depositi bancari e postali	5.941.311	5.917.782
assegni	0	0
valori in cassa	8.438	7.930

NOTA INTEGRATIVA CRITERI GENERALI DI REDAZIONE E PRINCIPI DI CONSOLIDAMENTO

PREMESSA

Il Bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2019 è stato redatto secondo le norme del Codice Civile in materia di Bilancio consolidato così come riformate dal Decreto Legislativo n. 139/15 in attuazione della Direttiva Europea 2013/34. La redazione del bilancio consolidato è avvenuta in inoltre conformità al D. Lgs. n. 127/1991.

Il Bilancio risulta costituito dai seguenti documenti:

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

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

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

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

Si precisa altresì quanto segue:

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

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

La data di riferimento del bilancio consolidato, ossia il 31.12.2019, coincide con la data di chiusura del bilancio dell'esercizio della controllante CTT Nord srl.

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

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

Area di consolidamento

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

1. Consorzio Pisano Trasporti società consortile a responsabilità limitata (CPT scrl) con sede legale in via A. Bellatalla, 1 ad Ospedaletto (PI) avente il capitale sociale € 25.000, tramite il possesso della quota del 95,30% per un valore nominale di € 23.825; il risultato di periodo dell'esercizio 2018 è in pareggio, essendo questa società un consorzio destinato alla gestione del servizio di TPL per la Provincia di Pisa.
2. Vaibus scrl con sede legale in viale Luporini, 895 a Lucca avente il capitale sociale € 27.000, tramite il possesso della quota del 89,06%; per un valore nominale di € 24.046. Il risultato di periodo dell'anno 2018 è in pareggio, essendo questa società un consorzio destinato alla gestione del servizio di TPL per la Provincia di Lucca.
3. Autolinee Toscana Nord srl con sede legale in via G. Pietro 2, Avenza, Carrara, avente il capitale sociale di € 94.787, tramite il possesso della quota del 100%, per un valore nominale di € 94.787. La perdita dell'anno 2019 ammonta a € 1.280.814.

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

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

L'area di consolidamento al 31 dicembre 2019 non è variata rispetto a quella dell'esercizio precedente.

I bilanci delle società inclusi nell'area di consolidamento sono quelli chiusi al 31 dicembre 2019, approvati dalle Assemblee dei Soci o dai rispettivi Consigli di Amministrazione.

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

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

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

CRITERI DI REDAZIONE

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

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

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

CRITERI DI VALUTAZIONE

Continuità aziendale

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

A tal proposito si ricorda che il TAR Toscana con sentenza n. 1548 del 28 ottobre 2016, in accoglimento del ricorso principale di Mobit, di cui CTT Nord è socia e capofila, e di quello incidentale di Autolinee Toscane Spa (AT), aveva annullato il provvedimento di aggiudicazione n. 973 del 2 marzo 2016 della Regione Toscana con il quale la gara era stata definitivamente aggiudicata ad AT.

Gli Amministratori di Mobit, sentito il parere dei legali che assistono la società, hanno impugnato al Consiglio di Stato la predetta sentenza del TAR ritenendo erroneo l'accoglimento del ricorso incidentale di AT. Altrettanto hanno fatto sia la Regione Toscana che AT, ritenendo erroneo l'accoglimento del ricorso principale di Mobit.

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

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

La questione è dunque tornata al Consiglio di Stato la cui udienza di discussione si è tenuta il 10 ottobre 2019, come illustrato nel prosieguo.

Intanto, a distanza di 40 giorni dalla notifica della pronuncia della Corte di Giustizia Europea, la Regione Toscana con decreto dirigenziale n. 6585 del 19 aprile 2019 ha aggiudicato nuovamente ad AT la gara e pertanto Mobit il 3 giugno 2019 ha presentato un nuovo ed ulteriore ricorso di fronte al TAR, la cui udienza si è tenuta il 26 febbraio 2020.

A seguito della sopra citata udienza del 26 febbraio 2020, il TAR Toscana ha emesso in data 19 marzo 2020 sentenza n. 344 dichiarando i motivi di ricorso in parte inammissibili e in parte respingendoli.

Mobit ha pertanto appellato al Consiglio di Stato la sentenza con richiesta di provvedimento sospensivo cautelare. All'udienza dell'11 giugno 2020 il giudice ha respinto l'istanza cautelare e fissato la discussione del merito per il 10 ottobre 2020.

La vicenda giudiziaria si è nel frattempo duplicata dal momento che la Regione Toscana, con comunicazione del 21 dicembre 2016, aveva richiesto ai due concorrenti, in base ad una contestabile interpretazione della sentenza del TAR, di presentare un nuovo Piano Economico Finanziario ("PEF"), peraltro mantenendo ferme le offerte tecniche ed economiche già presentate nel 2015. Ciò ha costretto Mobit, sempre su conforme parere dei propri legali, ad impugnare dinanzi al TAR i provvedimenti regionali che hanno dato avvio a tale nuova fase di gara senza attendere il pronunciamento del Consiglio di Stato e, nel merito, senza ripresentazione delle offerte. Nel frattempo, la Regione ha convocato la seduta pubblica per l'esame dei "nuovi" PEF per il giorno 2 marzo 2017, cui ha fatto seguito nuova aggiudicazione provvisoria del servizio in favore di AT. Il

TAR, rigettata l'istanza di sospensiva, ha fissato la discussione del merito per il 14 giugno 2017 ed ha respinto il ricorso: la Regione, all'epoca, aveva deliberato di non dar corso, nelle more della pronuncia della Corte di Giustizia Europea, ai conseguenti provvedimenti, e quindi non aveva ancora adottato il provvedimento di aggiudicazione definitiva ad AT.

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

A seguito di tale udienza del 10 ottobre 2019, il Consiglio di Stato ha pubblicato l'11 dicembre 2019 la sentenza n. 8411 con la quale ha: a) riunito i ricorsi iscritti sub n. 9624/2016, n. 9725/2016 e n. 9177/2017; b) con riguardo al ricorso n. 9624/2016 del R.G., respinto l'appello principale di Mobit e l'appello incidentale della Regione Toscana, nonché dichiarato improcedibili gli appelli incidentali di AT e di RATP; c) con riguardo al ricorso n. 9725/2016 respinto l'appello principale di AT e l'appello incidentale della Regione Toscana; d) con riguardo al ricorso n. 9177/2017 del R.G., respinto l'appello principale di Mobit e l'appello incidentale di AT.

Si ricorda che nelle more della definizione del contenzioso ancora pendente, Regione Toscana e i gestori attuali (tra cui CTT Nord) riuniti nella società consortile ONE Scarl, avevano sottoscritto un "contratto ponte" per l'affidamento dei servizi per il biennio 2018-2019.

Dal 1° gennaio 2018, a seguito della sottoscrizione del contratto ponte sopra menzionato, il servizio è stato esercitato da ONE Scarl, società partecipata da CTT Nord e dalle controllate Vaibus scarl e Cpt Scarl.

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

Alla data attuale sono stati disposti specifici atti d'obbligo a copertura del periodo da gennaio a giugno 2020.

Alla luce del fatto che il contenzioso risulta ancora pendente al Consiglio di Stato e a causa di problematiche connesse agli atti di trasferimento dei beni e del personale all'aggiudicatario (inquadramento fiscale degli atti, modalità di trasferimento del TFR, determinazione valori di subentro, ecc) la Regione Toscana ha più volte rinviato la data di eventuale subentro del nuovo gestore, continuando ad imporre a ONE Scarl la prosecuzione del servizio per mezzo degli atti d'obbligo.

Sono infatti noti a Regione Toscana e AT i principali temi di non condivisione:

a) Il diniego da parte di AT di acconsentire all'inserimento da parte di One negli atti di trasferimento (perdurando il contenzioso presso il Consiglio di Stato) di una clausola risolutiva che li faccia decadere in caso di annullamento dell'aggiudicazione ad AT. La Regione Toscana ha proposto di introdurre una clausola la cui efficacia sia legata non solo all'annullamento dell'aggiudicazione, ma anche alla decisione di aggiudicare il servizio alle aziende del consorzio Mobit lasciando così intendere che, anche nel caso di "gara senza vincitori", potrebbe far continuare a svolgere il servizio al nuovo gestore.

b) Il dissenso da parte di AT all'inserimento negli atti di trasferimento di una clausola di manleva che sollevi le aziende cedenti, tra cui CTT, da eventuali contenziosi fiscali derivanti da una diversa classificazione da parte dell'Agenzia delle Entrate degli atti di cessione. A questo proposito le aziende di One hanno acquisito un parere da uno studio di consulenza fiscale di primaria importanza che ha evidenziato un forte rischio che l'Amministrazione Finanziaria possa riqualificare tale operazione come cessione di azienda anziché come autonome cessioni di beni, assoggettandola ad imposta di registro e non ad IVA. Per questo nel parere si consiglia di far precedere gli atti da un interpello alla Agenzia delle Entrate. Tale richiesta di interpello è già stata inoltrata da diverse

aziende di One tra le quali la stessa CTT Nord. A questo proposito va però sottolineato che i tempi di risposta per tale procedura sono di 90 giorni a partire dal 31 maggio 2020 per effetto della CM 4/E del 20/3/2020, con ulteriori possibili dilazioni fino a 120 giorni nel caso in cui l'Agenzia delle Entrate richieda integrazioni all'interpello.

c) Il dissenso tra One da una parte e Regione Toscana ed AT dall'altra sull'applicabilità di quanto previsto nel decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 (che all'art. 48, comma 7, lettera e), dispone che: *"Con riferimento alle procedure di scelta del contraente per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale l'Autorità di regolazione dei trasporti detta regole generali in materia di: ...e) in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara, previsione nei bandi di gara del trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti, applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001. Il trattamento di fine rapporto relativo ai dipendenti del gestore uscente che transitano alle dipendenze del soggetto subentrante è versato all'INPS dal gestore uscente"*) in merito al trasferimento del personale nelle gare per i servizi TPL. Se tale normativa dovesse essere applicabile gli atti da sottoscrivere, il TFR dei lavoratori dovrebbe essere versato all'INPS e non al nuovo gestore come richiedono invece gli atti della Gara Toscana e la stessa AT. A questo proposito gli attuali gestori riuniti in One Scarl hanno già presentato una richiesta formale all'INPS (e al Ministero del Lavoro) affinché stabilisca in modo inequivocabile a chi vadano versati gli oltre 50 milioni relativi al TFR dei lavoratori degli attuali gestori.

Conseguentemente all'analisi del contenzioso pendente e in base al parere legale reso dal prof. Avv. Fabio Cintioli, il rischio di soccombenza rispetto al ricorso principale proposto da Mobit con conseguente obbligo a carico dei relativi soci (tra cui CTT Nord) di trasferimento dei beni e personale destinati ad attività di TPL, e, in particolare, rispetto al motivo di impugnazione relativo all'aggiudicazione del 19 aprile 2019, è classificabile come "possibile".

Considerate le conclusioni raggiunte anche con il supporto di professionisti esterni, non sembra, infatti, che tale rischio di soccombenza debba essere qualificato come "probabile", né, d'altra parte, atteso il contesto complessivo del contenzioso, che possa essere classificato come "remoto".

Si ricorda per completezza d'informazione che l'oggetto sociale della Capogruppo CTT Nord Srl è la "gestione e progettazione del trasporto pubblico locale" che, nella denegata ipotesi di soccombenza nel suddetto contenzioso, verrebbe meno.

Fino al trasferimento dei beni, è ragionevole ritenere che la regolamentazione del servizio continuerà ad essere gestita dalla Regione Toscana tramite atti d'obbligo: tale istituto prevede che al soggetto obbligato venga corrisposta la compensazione integrale dei costi sostenuti per l'effettuazione del servizio, con il riconoscimento di un ragionevole margine di utile.

Conseguentemente, sulla base delle valutazioni effettuate dagli amministratori, stante il suddetto istituto, il Gruppo, fino al momento dell'eventuale trasferimento dei beni di gara, sarà in grado di adempiere alle proprie obbligazioni, anche considerando gli effetti derivanti dalla riduzione del fatturato da titoli conseguente l'emergenza Covid-19, come descritto al paragrafo "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" della presente nota integrativa.

In ogni caso, gli amministratori hanno provveduto a valutare i potenziali effetti derivanti dall'eventuale subentro del nuovo gestore ed ha pertanto provveduto ad effettuare la migliore stima, nel rispetto della Legge Regionale 42/1998 e con riferimento alle linee guida approvate dalla Regione Toscana, del valore di trasferimento derivante dall'eventuale cessione delle attività ricomprese nel perimetro di gara. Tale stima del valore di trasferimento può essere influenzata da una serie di variabili, principalmente connesse ai tempi della effettiva dismissione, al valore di cessione degli

immobili e degli impianti e di dismissione del parco rotabile e dei relativi contributi. Sulla base delle stime effettuate sui valori al 31 dicembre 2019, per CTT Nord il valore dei beni (principalmente autobus, attrezzature, terreni e fabbricati) determinato secondo i criteri di cui sopra risulta complessivamente superiore al valore di libro degli stessi, ad eccezione di alcuni beni detenuti dalla controllata ATN Srl, oggetto di opportuna svalutazione. Per i restanti beni, gli amministratori hanno quindi ritenuto di confermare nel suo complesso il valore dei patrimoni, anche in considerazione dell'esito atteso in ordine al riconoscimento delle proprie ragioni nelle sedi giuridiche competenti. Inoltre, all'esito della gara, l'organo di amministrazione si occuperà conseguentemente di ridefinire l'assetto finanziario del Gruppo per il periodo in cui continuerà ad esercitare il servizio di TPL e oltre, al fine di rendere lo stesso coerente con le mutate esigenze finanziarie del Gruppo stesso, anche tenuto conto dell'oggetto sociale della Capogruppo CTT Nord e proprie controllate, e preso atto della liberalizzazione del mercato.

In tale contesto, stante l'esito delle sentenze intervenute nel secondo semestre del 2019 e della prima parte del 2020, la futura evoluzione dell'iter di gara rappresenta un'incertezza significativa che può far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Capogruppo e del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento, considerato la possibilità che nei successivi dodici mesi il Gruppo risulti soccombente in via definitiva nel contenzioso con conseguente trasferimento ad altro soggetto dei beni e del personale destinati all'attività di TPL, assets che rappresentano la quasi totalità del patrimonio aziendale, determinando l'impossibilità per la Capogruppo di conseguire l'oggetto sociale, dato l'attuale ambito di gestione del Gruppo.

In considerazione delle valutazioni in merito al rischio di soccombenza nel contenzioso, effettuate anche con il supporto di professionisti esterni e confidando nella possibilità che lo stesso possa avere un esito positivo per Mobit e per i relativi soci, gli amministratori hanno redatto il presente bilancio in ipotesi di continuità aziendale, in costanza di principi con l'esercizio precedente.

Immobilizzazioni immateriali

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

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

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

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

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono inserite al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione, e sono esposte al netto delle quote di ammortamento. Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base di aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti tenendo conto della utilità futura del bene a cui si

riferiscono. L'ammortamento decorre dal momento in cui il bene è pronto per l'uso. Le immobilizzazioni materiali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore al costo di acquisto, diminuito per gli ammortamenti e le rettifiche di valore, sono iscritte a tale minor valore. Qualora successivamente vengano meno i presupposti che avevano indotto a svalutare le immobilizzazioni materiali sono ripristinati i valori delle stesse nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati.

Di seguito si riportano le aliquote applicate:

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

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

Contratti di locazione finanziaria

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

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

Partecipazioni in imprese collegate

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

Partecipazioni in altre imprese

Le partecipazioni in altre imprese sono iscritte al costo di acquisto comprensivo dei costi accessori di diretta imputazione rettificato per perdite durevoli di valore determinate con riferimento al patrimonio netto delle imprese partecipate risultante dall'ultimo bilancio disponibile alla data della presente redazione. Le rettifiche vengono imputate come svalutazioni nel conto economico.

Nell'esercizio in cui vengono meno i motivi delle svalutazioni effettuate, le partecipazioni sono rivalutate e le riprese di valore imputate a conto economico.

Crediti (inclusi quelli iscritti nelle immobilizzazioni finanziarie)

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

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

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

I crediti sono cancellati dal bilancio quando:

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

Rimanenze

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

Disponibilità liquide

Sono iscritte al presumibile valore di realizzo.

Ratei e risconti

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

Fondi per rischi ed oneri

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

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

Il "Fondo reintegrazione beni ATN" include gli ammortamenti relativi ai beni che compongono il ramo d'azienda in affitto da ATN srl, calcolati secondo i valori utilizzati dal concedente. Tali ammortamenti, tenuto conto del risconto dei contributi ricevuti a fronte dell'acquisto degli autobus, andranno a costituire un apposito fondo (denominato "Fondo reintegrazione") per l'importo che l'affittuario dovrà corrispondere al concedente alla cessazione dell'affitto, a fronte della riduzione di valore che i beni subiranno nel periodo dell'affitto. Al termine dell'affitto quest'ultimo verserà al concedente l'importo accantonato a titolo di reintegrazione del deperimento dei beni utilizzati.

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

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

Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato

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

Debiti

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

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

Garanzie, impegni, beni di terzi e rischi

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

Ricavi, proventi, costi ed oneri

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

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

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

Contributi in conto esercizio

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

Contributi in conto impianti

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

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

Dividendi

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

Imposte sul reddito

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

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

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

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

Di seguito viene illustrato il dettaglio della composizione delle voci dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico al 31 dicembre 2019.

ANALISI DELLE VOCI DI BILANCIO

Immobilizzazioni immateriali

Descrizione	Consistenza al 31.12.2018	Variazioni nell'esercizio 2019						Consistenza al 31.12.2019
		Riclassificazioni	Acquisizioni	Alienazioni	Rivalutazioni/rettifiche di valore	Svalutazioni	Ammortamento	
Licenze software	2.873	0	0		0	0	0	2.873
Totale	2.873	0	0	0	0	0	0	2.873
Migliorie su beni di terzi	106.799	0	15.800		0	0	-91.922	30.677
Software di base	230.799	0	87.578		0	0	-117.017	201.359
Oneri pluriennali	97.954	0					-97.954	0
Totale	435.552	0	103.378	0	0	0	-306.893	232.036

Con riferimento alla variazione nella voce "altre immobilizzazioni immateriali" si segnala l'incremento della voce "migliorie beni di terzi" per il rifacimento del tetto della biglietteria di Viareggio (pari ad € 15.800).

Si segnala inoltre l'incremento della voce "software di base" che include principalmente: l'implementazione del software board per il controllo di gestione (pari ad € 13.917) e per il settore commerciale (pari ad € 9.162, il software "Docsuite" per la fatturazione (pari ad € 18.655), il software "Infopms" (pari ad € 11.500) e l'acquisto di licenze software (pari ad € 21.502).

Immobilizzazioni materiali

Descrizione	Consistenza al 31.12.2018	Acquisizioni	Alienazioni	Riclassifiche	Storno fondo amm.to e rettifiche di valore	Svalutaz.	Ammortamento	Consistenza al 31.12.2019
Terreni e fabbricati	37.204.936	337.587	0	6.708	0	76.511	-767.272	36.705.446
Impianti e macchinario	45.422.872	6.340.136	-496.105	449.980	55.734	1.218.682	-6.701.308	43.852.626
Attrezz. ind. e comm.	489.567	69.734	0				-97.588	461.712
Altri beni	4.023.229	1.582.599	-124.090	2.180.128			-1.286.325	6.375.541
Imm. in corso e accanti	2.841.496	6.482.500	-7.700	-2.636.816	-27.208			6.652.272
Totale immobilizzazioni materiali	89.982.100	14.812.555	-627.895	0	28.526	1.295.193	-8.852.493	94.047.597

La consistenza dei valori sopra riportati al 31 dicembre 2019 sono esposti al netto del Fondo svalutazione autobus relativo al parco bus del Gruppo come di seguito dettagliato:

Descrizione	Consistenza al 31.12.2018	Utilizzi	Accantonamento	Consistenza al 31.12.2019
Fondo svalutazione autobus	227.396	-55.734	0	171.662
Totale	227.396	-55.734	0	171.662

L'incremento rilevato nella posta di bilancio "terreni e fabbricati" (pari ad € 337.587) è dovuto principalmente, per € 238.534 a lavori straordinari eseguiti nell'immobile di Pieve Fosciana, per € 13.954 a lavori straordinari di rinforzo travi presso l'officina di Pisa, per € 20.588 a lavori presso il magazzino di Pisa, per € 47.600 all'acquisto di n. 56 espositori a bandiera per paline di fermata del bacino di Livorno.

La posta di bilancio "impianti e macchinario" include principalmente l'acquisto di n. 31 autobus (di cui n. 6 usati) per € 5.681.301 ed i costi sostenuti per lavori di manutenzione sugli autobus capitalizzati per un valore complessivo di € 614.361.

Il decremento registrato nella voce "impianti e macchinario" (pari ad un valore netto contabile di € 496.105) è principalmente dovuto alla dismissione dal servizio di n. 48 autobus, alla dismissione di n. 2 auto aziendali.

La posta di bilancio "altri beni" include principalmente, i costi sostenuti per l'acquisto e l'installazione di paline intelligenti per € 417.328, i costi sostenuti per il progetto SAE/AVM (progetto per il controllo a distanza delle flotte) per € 94.545 ed i costi sostenuti per l'implementazione del progetto di bigliettazione elettronica pari ad € 953.040 così suddivisi: Bacino di Pisa pari ad € 33.721, Bacino di Livorno pari ad € 684.751 e Bacino di Lucca pari ad € 234.568.

La riclassificazione dalla voce "immobilizzazioni in corso e acconti" B.II. 5) alla posta di bilancio "Impianti e macchinario" B.II.2) pari ad € 449.980 è relativa all'entrata in funzione nel 2019 di n. 7 autobus (di cui n. 4 usati), mentre la riclassificazione dalla voce "immobilizzazioni in corso e acconti" B.II. 5) alla posta di bilancio "Altre" B.II. 4) pari ad € 2.180.128 si riferisce ai costi sostenuti per il progetto di bigliettazione elettronica del bacino di Lucca (pari ad € 776.115) entrato in funzione a gennaio 2019 ed ai costi sostenuti per il progetto di bigliettazione elettronica del bacino di Livorno (pari ad € 1.404.013) entrato in funzione a dicembre 2019.

La voce "immobilizzazioni in corso ed acconti" (pari ad € 6.652.272) include principalmente i costi sostenuti per l'implementazione del progetto per l'acquisto di telecamere "Octocam" (pari ad € 169.772), i costi sostenuti per l'acquisto di n. 32 autobus (di cui n. 2 usati) ed il valore di n. 2 autobus ricevuti in permuta in sostituzione di n. 2 autobus dismessi in quanto bruciati (complessivamente pari ad € 6.482.500). Tali autobus sono entrati tutti in funzione nei primi mesi dell'anno 2020.

Riduzione di valore di immobilizzazioni materiali ed immateriali

Ai sensi dell'art. 2427, punto 3-bis del Codice Civile, si precisa che, come nell'anno 2018, nel corso del presente esercizio non sono state effettuate riduzioni di valore alle immobilizzazioni immateriali. Per quanto concerne le immobilizzazioni materiali si è provveduto a svalutare la voce "terreni e fabbricati" per € 76.511 e la voce "impianti e macchinari" per € 1.218.682, valori corrispondenti alle minusvalenze che si prevede di realizzare dalla vendita dei beni essenziali rientranti nel perimetro di gara al soggetto che, a conclusione della procedura, subentrerà nella gestione del TPL in Toscana. Tali valori sono stati determinati stante un valore di gara dei beni oggetto di trasferimento inferiore rispetto al relativo valore netto contabile.

Immobilizzazioni finanziarie

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

Descrizione	Consistenza al 31.12.2018	Acquisizioni	Alienazioni / Decrementi	Rivalutazioni	Variazioni	Consistenza al 31.12.2019
Partecipazioni:						
Imprese collegate	1.718.417	-	-	111.857	-	1.830.274
Altre imprese	973.004	2.805	-	-	-	975.809
Crediti:						
Crediti v/altri	441.090	36.419	(14.960)	-	-	462.549
Totale Immobilizzazioni finanziarie	3.132.511	39.224	(14.960)	111.857	-	3.268.632

Segue il dettaglio delle partecipazioni in imprese collegate:

SOCIETÀ	Consistenza esercizio 2018			Variazione nell'esercizio 2019			
	Consistenza al 31.12.2017 al lordo di acquisizioni e alienazioni 2018	Svalutazioni /Rivalutazioni	Consistenza al 31.12.2018	Acquisti/alienazioni	Svalutazioni/Rivalutazioni	riclassificazioni	Consistenza al 31.12.2019
COFIT S.p.A.	1.436.150	222.387	1.658.537	0	111.857	0	1.770.394
MOBIT s.c.a.r.l.	30.100	0	30.100	0	0	0	30.100
ONE scarl	29.780		29.780	0			29.780
TOTALE	1.496.030	222.387	1.718.417	0	111.857	0	1.830.274

Le partecipazioni in imprese collegate, come premesso nella sezione relativa ai criteri di valutazione, sono valutate con il metodo del patrimonio netto di competenza. Sulla base di tale valutazione è stata rilevata la rivalutazione della partecipazione in Copit spa per € 111.857 nella voce di bilancio D 18) Rivalutazioni di partecipazioni del Conto Economico.

Le partecipazioni in altre imprese sono di seguito dettagliate:

SOCIETÀ	Consistenza al 31.12.2018	Acquisti / alienazioni	Svalutazioni / Rivalutazioni	Consistenza al 31.12.2019	PN 31.12.2019 pro-quota
POWER ENERGIA s.c.	29	0	0	29	6.012
SGTM S.p.A.	746.224	0	0	746.224	743.628
Ti Forma s.c.r.l.	3.107	0	0	3.107	13.484
Blubus scarl	314	0	0	314	315
LA Ferroviaria italiana spa	222.208	0	0	222.208	278.303
Irene srl in liquidazione	1.122	2.805	0	3.927	341.658
TOTALE	973.004	2.805	0	975.809	1.383.400

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

Si precisa che nell'esercizio 2019 non si sono operate rivalutazioni delle partecipazioni valutate con il metodo del costo.

La voce "crediti verso altri" (pari ad € 462.549) al 31.12.2019 comprende i "depositi cauzionali" esigibili oltre l'esercizio successivo.

Rimanenze

Voce di bilancio	Consistenza al 31.12.2019	Consistenza al 31.12.2018	variazione
Carburanti	370.797	327.100	43.697
Lubrificanti	180.336	146.870	33.466
Ricambi diversi	1.600.548	1.643.696	- 43.148
Fondo obsolescenza magazzino	-453.559	453.559	0
Totale	1.698.123	1.664.108	34.016
Totale rimanenze	1.698.123	1.664.108	34.016

Le rimanenze di magazzino sono afferenti alla capogruppo CTT Nord srl. Tali rimanenze sono esposte al netto di un fondo svalutazione pari ad € 453.559.

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

Fondo obsolescenza magazzino

Voce di bilancio	Consistenza al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Consistenza al 31.12.2019
Fondo obsolescenza magazzino	- 453.559	0	0	- 453.559

Crediti

Voce di bilancio	Consistenza al 31.12.2019	Consistenza al 31.12.2018	Variazione
Crediti verso clienti	9.140.857	6.271.795	2.869.062
Crediti verso collegate	26.142.092	18.693.053	7.449.039
Crediti tributari	2.007.061	2.156.438	-149.377
Crediti per imposte anticipate	1.939.048	2.052.519	-113.471
Crediti verso altri	12.178.986	14.805.437	-2.626.451
Totale	51.408.044	43.979.242	7.428.802

Come riportato nella tabella seguente, i crediti verso clienti e i crediti verso altri al 31.12.2019 sono esposti al netto del fondo svalutazione pari di cui riportiamo la movimentazione subita nel corso dell'esercizio 2019:

Descrizione	Consistenza al 31.12.2018	Accantonamenti	Utilizzi	Consistenza al 31.12.2019
Fondo svalutazione crediti	-1.441.456	-27.560	70.301	-1.398.715
Fondo svalutazione crediti verso altri	-32.273	0	0	-32.273

Ai fini comparativi con il presente esercizio, nell'anno 2018, si è provveduto a riclassificare i crediti verso One scarl nei "crediti verso imprese collegate" - C.II.3) (complessivamente per € 18.673.802) dalla voce "crediti verso clienti" - C.II.1) per € 15.862.038 e dalla posta di bilancio "crediti verso altri" - C.II.5-quater) per € 2.811.764.

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

I "crediti verso clienti" (pari ad € 9.140.857), al netto di un fondo svalutazione crediti pari a € 1.398.715 sono rappresentati principalmente da:

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

I "crediti verso imprese collegate", pari ad € 26.142.092 sono rappresentati da crediti verso Copit spa, Mobit scrl e One scarl.

La società consortile One scarl è stata costituita al fine di assumere in proprio e per conto delle società consorziate gli obblighi derivanti dal contratto ponte stipulato in data 29 dicembre 2017 dagli attuali gestori con la Regione Toscana per l'effettuazione del servizio di TPL del lotto unico regionale. I crediti verso quest'ultima società (pari ad € 26.110.341) sono per € 20.997.445 relativi al servizio TPL ed ai cosiddetti "riequilibri (in merito si veda quanto detto successivamente trattando la voce "ricavi di vendita e delle prestazioni") e per € 5.112.896 si riferiscono a contributi in conto impianti per nuovi autobus acquistati nel 2018 (€ 810.425) ed acquistati nel 2019 (€ 4.302.471). Nel 2020 sono stati incassati crediti relativi a contributi su autobus acquistati nel 2019 per € 1.223.750.

La voce "crediti tributari", pari ad € 2.007.061, è rappresentata da crediti IVA (€ 861.472), dal credito d'imposta per il rimborso dell'accisa sul gasolio (€ 1.018.409), da crediti IRAP (€ 38.217), da crediti IRES (€ 88.928) e dal credito verso Erario per imposta sostitutiva (€ 35).

I "crediti per imposte anticipate" al 31.12.2019 (pari ad € 1.681.250) e valorizzate con le % di 4,82% per IRAP e di 24% per IRES si riferiscono:

- alle imposte anticipate (pari ad € 616.085) calcolate sugli ammortamenti cosiddetti ridotti (inferiori al 50% del minimo tabellare di cui al D.M. 31 dicembre 1988), effettuati ante 2004 dalle società ATL spa e CPT spa ed iscritti a seguito delle variazioni in aumento effettuate in ossequio all'articolo 67 del vecchio Tuir;
- alle imposte anticipate calcolate sul fondo oneri (pari ad € 385.098), sul fondo rischi cause (pari ad € 341.632), sul fondo obsolescenza magazzino (pari ad € 130.715) e sul fondo svalutazione crediti (pari ad € 28.967);
- alle imposte anticipate (pari ad € 176.834) calcolate sulla rivalutazione ex lege degli immobili, conferiti a CTT Nord srl dalle società CPT spa ed ATL spa. Essendo l'operazione di conferimento dei rami aziendali di TPL effettuata in regime di neutralità fiscale, tali imposte anticipate risultano iscritte in quanto le società conferenti hanno provveduto ad affrancare fiscalmente la rivalutazione civilistica operata pagando imposte nella misura delle aliquote previste dal D.L. 5 del 10.02.2009 (aliquota del 3% per i fabbricati e del 1,5% per i terreni) al fine di ottenere il riconoscimento fiscale dei maggiori ammortamenti a partire dal quinto esercizio successivo a quello in cui la rivalutazione è stata operata;
- alle imposte anticipate (pari ad € 1.919) calcolate sul disallineamento tra gli ammortamenti civilistici e fiscali della posta di bilancio "avviamento" conferita da CTT srl in data 21.10.2012.
- alle imposte anticipate (pari ad € 257.798) calcolate sul disallineamento tra gli ammortamenti civilistici e fiscali dei fabbricati industriali confluiti nel patrimonio immobiliare della capogruppo per effetto dell'operazione di fusione per incorporazione in quest'ultima società di Emmepi Immobiliare srl (pari ad € 111.527) e di Clap Immobiliare srlu (pari ad € 146.271).

I crediti per imposte anticipate sono rilevati nel bilancio al 31.12.2019 in quanto vi è ragionevole certezza della loro recuperabilità. Si veda inoltre quanto riportato ai paragrafi "Fiscalità anticipata e differita" e seguenti del presente documento.

La voce di bilancio "crediti diversi" inclusa tra i "crediti verso altri" si riferisce principalmente a: (i) crediti verso la Regione Toscana per contributi in conto impianti per nuovi autobus acquistati nel 2018 per € 1.902.015; (ii) a crediti verso il Ministero per contributi in conto impianti per nuovi autobus acquistati nel 2014 per € 103.155; (iii) a crediti per contributi relativi al progetto di bigliettazione elettronica del bacino di Livorno per € 292.335 e (iv) a crediti verso alcune Amministrazioni Provinciali per € 134.256 per contributi su progetto SAE/AVM. (v) a crediti verso una rivendita per € 70.277 ed (vi) a crediti verso le conferenti di CTT nord pari ad € 1.116.657 per differenze rilevate su poste conferite - nell'ambito dell'operazione di aggregazione aziendale - in data successiva al 21.10.2012 (sopravvenienze passive e insussistenze dell'attivo rispetto ai valori di perizia).

Nel 2020 sono stati incassati contributi su autobus acquistati nel 2018 per € 1.902.015; sono inoltre stati incassati i contributi relativi al progetto di bigliettazione elettronica del bacino di Livorno per € 292.335.

Disponibilità liquide

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

Ratei e risconti attivi

Voce di bilancio	Consistenza al 31.12.2018	Incremento/decremento	Consistenza al 31.12.2019
Ratei attivi	0	2.455	2.455
Risconti attivi	3.151.758	31.056	3.182.814
Totale Ratei e Risconti attivi	3.151.758	33.511	3.185.269

La posta di bilancio "ratei attivi" (pari ad € 2.455) si riferisce ad agevolazioni tariffarie.

La voce "risconti attivi" (pari ad € 3.182.814) si riferisce principalmente a premi assicurativi per € 1.280.136 e ad interessi e spese verso società finanziarie per € 1.775.682.

Patrimonio netto

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

Voci del patrimonio	Saldo al 31.12.2016	Riparto utile / (Destinaz. perdita)	Aumenti / Riduzioni	Risultato d'esercizio	Saldo al 31.12.2017
Capitale sociale	41.507.349	0	0	0	41.507.349
Riserva di consolidamento	-61.849	0	20.372	0	-41.477
Altre riserve:					
<i>Riserva di rivalutazione</i>	35.026	0		0	35.026
<i>Riserva avanzo di fusione</i>	255.625	0		0	255.625
Riserva da arrotondamento	0	0	-2	0	-2
Utili (perdite) portati a nuovo	-9.655.703	2.134.954	-20.372		-7.541.121
Utile (perdite) dell'esercizio	2.134.954	-2.134.954	0	847.866	847.866
Totale Patrimonio Netto	34.215.402	0	-2	847.866	35.063.266

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

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

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

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

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

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

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

Descrizione	Patrimonio netto 31.12.2019	Risultato d'esercizio 2019
Patrimonio netto e risultato come riportati nel bilancio della controllante	43.097.208	2.223.018
Storno valore di carico delle partecipazioni in imprese controllate	-47.659	2.527.868
Quota parte patrimonio netto e risultati delle imprese controllate	-504.470	-1.280.813
Consolidamento società collegate al metodo del PN	-154.949	111.857
Contabilizzazione Leasing con il metodo finanziario	55.904	24.129
Alte scritture	566.101	15.667

Patrimonio netto e risultato come riportati nel bilancio consolidato	41.879.931	3.621.723
<i>Quota di spettanza di terzi</i>	4.090	0
<i>Quota di spettanza di del gruppo</i>	41.875.841	3.621.723

Fondi per rischi e oneri

Descrizione	Consistenza al 31.12.2018	Incremento	Utilizzi	Rilasci	Consistenza al 31.12.2019
Fondo per trattamento di quiescenza e simili	59.812	0	0	0	59.812
Fondo per imposte, anche differite	1.769.974	699	503.050		1.267.623
Altri	4.848.981	2.395.333	438.622	807.387	5.998.305
Totale	6.678.767	2.396.032	941.672	807.387	7.325.740

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

La composizione al 31 dicembre 2019 del "fondo imposte differite" risulta principalmente la seguente:

- Fondo imposte differite di CTT Nord srl corrispondente ad € 923.826.

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

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

Nel 2019 il fondo imposte differite afferente la capogruppo è stato utilizzato per € 448.258 a fronte a fronte del riversamento delle differenze tra ammortamenti civilistici e fiscali di competenza dell'esercizio. E' stato inoltre utilizzato per € 54.792 a fronte del disallineamento tra i valori civilistici e fiscali di una plusvalenza generatosi a seguito della scelta di rateizzazione fiscale di quest'ultima;

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

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

La voce "altri" al 31.12.2019 include:

- il "fondo rischi cause in corso" (pari ad € 1.185.400) che è stato utilizzato per € 221.306 a seguito della definizione di alcune cause di lavoro e per € 29.268 a seguito della definizione di contenziosi con la Provincia di Pisa e del completamento dell'attività stragiudiziale; tale

fondo è stato inoltre rilasciato per € 308.850. Il gruppo ha accantonato nel presente esercizio € 709.122 per fronteggiare il rischio di soccombenza in alcune cause di lavoro promosse dai dipendenti. Gli accantonamenti e le valutazioni delle passività potenziali sono stati effettuati anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti.

Si evidenzia che il "fondo rischi" costituito nell'esercizio 2018 per fronteggiare i rischi derivanti dalla quantificazione dei corrispettivi relativi al contratto ponte stipulato dagli attuali gestori, tra cui CTT Nord srl, con la Regione Toscana per l'effettuazione dei servizi di TPL del lotto unico regionale, è stato utilizzato nel presente esercizio per € 1.463 e liberato per € 498.537 a fronte del completamento dell'iter di riconoscimento.

- il "fondo solidarietà" (pari ad € 25.500);
- il "fondo oneri" (pari ad € 1.510.359) composto come di seguito indicato:
 - € 446.978 per somme accantonate a fronte della previsione di oneri da corrispondere alle compagnie assicurative fino al 31 dicembre 2019 (sono stati determinati i sinistri ancora aperti nel 2019 per bacini e valorizzati alla franchigia massima prevista),
 - € 1.020.233 a fronte delle somme da corrispondere al personale dipendente in forza alla data di chiusura dell'esercizio per l'aumento derivante dal rinnovo del contratto del settore trasporto pubblico locale,
 - € 43.148 a fronte di fattispecie minori.

Si rileva che il "fondo oneri" è stato utilizzato nel presente esercizio per l'importo di € 115.656 a fronte del pagamento alle compagnie assicurative di alcune franchigie relative a sinistri occorsi negli anni precedenti e per € 43.373 a seguito pagamento del premio di risultato ai dirigenti aziendali. Tale fondo si è inoltre incrementato principalmente per accantonamenti pari a € 216.000 effettuati a fronte della previsione di maggiori oneri assicurativi da corrispondere alla compagnia assicurativa con riferimento all'anno 2019 e per € 445.231 a fronte delle somme da corrispondere al personale dipendente in forza alla data di chiusura dell'esercizio per l'aumento derivante dal rinnovo del contratto del settore trasporto pubblico locale.

- il "fondo oneri per TFR anni precedenti" (pari ad € 188.935) che è stato utilizzato nel presente esercizio per € 27.556 a seguito della cessazione di dipendenti a cui è stato riconosciuto, in Dpl, la maturazione degli importi liquidati.
- il "Fondo reintegrazione beni ATN" pari ad € 2.531.994 che include gli ammortamenti relativi ai beni che compongono il ramo d'azienda in affitto da ATN srl, calcolati secondo i valori utilizzati dal concedente. Con atto del 30 gennaio 2015, ATN srl concede in affitto, con decorrenza 1° febbraio 2015, a CTT Nord srl l'intera propria azienda esercente il Trasporto Pubblico Locale, costituita dai rami per l'esercizio del servizio nell'area della provincia di Massa-Carrara, nei territori della provincia di Lucca quale consorzio di Vaibus scarl e nei territori della provincia di Pistoia quale consorzio di Blubus scarl. L'azienda oggetto dell'affitto è costituita dai beni di cui all'elenco allegato al contratto in esame. Come specificato in tale contratto sarà l'affittuario (CTT nord srl) a computare gli ammortamenti relativi ai beni che compongono l'azienda secondo i valori utilizzati dal concedente; in conseguenza troverà applicazione l'art. 102 c.8 TUIR. Tali ammortamenti, tenuto conto del risconto dei contributi ricevuti a fronte dell'acquisto degli autobus, andranno a costituire un apposito fondo (denominato "Fondo reintegrazione") per l'importo che l'affittuario dovrà corrispondere al concedente alla cessazione dell'affitto, a fronte della riduzione di valore che i beni subiranno nel periodo dell'affitto; nel presente esercizio l'accantonamento a tale fondo è pari ad € 446.710.

Si precisa che in data 23 giugno 2015, su indicazione del competente ufficio della MCTC, le parti hanno convenuto di costituire per gli autobus trasferiti a CTT Nord srl un usufrutto a favore di quest'ultima società, in luogo del leasing operativo (specificato nel contratto di affitto d'azienda sopracitato).

Le parti concordano che il trattamento contabile dell'usufrutto è analogo a quello dell'affitto di azienda, pertanto gli ammortamenti vengono rilevati dal conduttore attraverso un accantonamento al "fondo reintegrazione" ed al termine dell'affitto quest'ultimo verserà al concedente l'importo accantonato a titolo di reintegrazione del deperimento dei beni utilizzati.

- "altri fondi" (pari ad € 556.117) connessi alla controllata ATN srl.

Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato

Descrizione	Consistenza al 31.12.2018	Incremento	Decremento	Consistenza al 31.12.2019
Fondo TFR	13.656.275	72.706	-1.934.679	11.794.301

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

Si evidenzia che parte del fondo TFR al 31.12.2019 è stato versato all'INPS e rivalutato per ciascun anno, in quanto relativo alle quote di trattamento di fine rapporto lavoro maturate a decorrere dal 1.7.2007 con riferimento ai dipendenti che hanno scelto di non aderire ai fondi di previdenza complementare. Le quote versate, comprensive della rivalutazione, costituiscono un credito nei confronti dell'INPS (al 31.12.2019 pari ad € 16.764.294) rilevato in diminuzione del Fondo TFR.

I decrementi della voce "Fondo TFR" si riferiscono per € 2.931.183 all'uscita di dipendenti avvenuta nell'esercizio 2019, per € 396.772 ad anticipi erogati a dipendenti nel corso dell'esercizio e per € 15.440 ad un dipendente che ha fatto il passaggio ad un'altra azienda.

Debiti

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

Descrizione	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	Oltre 5 anni	Totale
Debiti verso soci per finanziamenti	422.473			422.473
Debiti verso banche	10.586.423	6.526.107	4.301.600	21.414.131
Debiti verso altri finanziatori	1.668.274	6.376.353	4.039.300	12.083.927
Debiti verso fornitori	26.283.624	0	0	26.283.624
Debiti verso collegate	158.906	0	0	158.906
Debiti tributari	1.873.054	0	0	1.873.054
Debiti verso istituti di previdenza	2.515.406	0	0	2.515.406
Altri debiti	8.830.236	0	0	8.830.236
Totale Debiti	52.338.396	12.902.460	8.340.900	73.581.757

Ai fini comparativi con il presente esercizio, nell'anno 2018, si è provveduto a riclassificare i debiti verso One scarl nei "debiti verso imprese collegate" - D.7) dalla voce "debiti verso fornitori" - D.10) per € 13.101.

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

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

- debito verso Monte dei Paschi di Siena per anticipo su contributi da ricevere da One scarl per la copertura finanziaria del rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro del settore trasporto pubblico locale per € 3.350.000 (esigibile entro l'esercizio successivo);
- debito verso Cassa di Risparmio di Volterra per anticipo su 13ma mensilità per € 2.000.000 (esigibile entro l'esercizio successivo);
- debito verso Monte dei Paschi di Siena per finanziamento Bullet per € 1.500.000 esigibile entro l'esercizio successivo;
- debito verso Cassa di Risparmio di Volterra per finanziamento chirografario per € 325.207 esigibile entro l'esercizio successivo;
- debito verso Banca Cambiano per finanziamento chirografario per € 101.801 esigibile entro l'esercizio successivo;
- debito verso Banca Cambiano per finanziamento per chirografario per € 500.000 esigibile entro l'esercizio successivo.
- debito verso Banche di Credito Cooperativo per mutuo ipotecario fondiario in pool a SAL pari ad € 6.835.886 (per € 857.420 esigibili entro l'esercizio successivo, per € 3.697.546 esigibili oltre l'esercizio successivo ma entro cinque anni e per € 2.280.920 oltre cinque anni), scadenza 31 gennaio 2027 per la linea A (Capitale), scadenza 31 gennaio 2019 per la linea B (Iva) e tasso variabile. Il contratto di finanziamento prevede, tra l'altro, il rispetto di alcuni parametri finanziari; al 31 dicembre 2019 tali parametri risultano rispettati;
- debito verso ICREA per finanziamento acquisto autobus per € 4.951.983 (per € 583.970 esigibili entro l'esercizio successivo, per € 2.454.021 esigibili oltre l'esercizio successivo ma entro cinque anni e per € 1.913.992 oltre cinque anni), scadenza 30 novembre 2027;
- debito verso la Cassa di Risparmio di Carrara per mutuo stipulato dalla controllata ATN srl nel 2010 per un importo totale di € 1.436.000 (per € 81.892 esigibili entro l'esercizio successivo, per € 374.540 esigibili oltre l'esercizio successivo ma entro cinque anni e per € 106.688 oltre cinque anni), il mutuo è stato rinegoziato nel corso del 2015 con scadenza al 31 dicembre 2025 e con rata mensile. Per l'accensione del mutuo la Cassa di Risparmio di Carrara ha richiesto una iscrizione ipotecaria sui seguenti immobili:
Deposito di Aulla, loc. Ragnaia per € 1.568.000.
Deposito di Pontremoli via Cabrini per € 228.000.

I debiti verso altri finanziatori (pari ad € 11.839.041) sono relativi a finanziamenti ricevuti da società finanziarie quali Mercedes Benz Financial service e CNH F.S (per € 1.185.635 esigibili entro l'esercizio successivo, per € 5.016.994 esigibili oltre l'esercizio successivo ma entro cinque anni e per € 3.844.628 esigibili oltre cinque anni). Tali debiti sono sorti per finanziare l'acquisto di nuovi autobus. I debiti verso altri finanziatori includono inoltre gli interessi fatturati dalle medesime società finanziarie per € 1.791.784 (per € 435.371 esigibili entro l'esercizio successivo per € 1.161.741 esigibili oltre l'esercizio successivo ma entro cinque anni e per € 194.672 esigibili oltre cinque anni).

La voce "altri debiti" include principalmente:

- debiti verso il personale per € 5.373.816;
- debiti per Leggi 204/95, 194/98 e 472/99 per € 1.382.140;
- debiti per rilevazioni di assestamento delle differenze sopravvenienze attive e insussistenze di passivo rispetto ai valori peritali, emerse successivamente al conferimento dei rami d'azienda nella capogruppo per € 896.678.

Ratei e risconti

Descrizione	Consistenza al 31.12.2018	Incremento o decremento	Consistenza al 31.12.2019
Ratei passivi	61.859	16.950	78.809
Totale Ratei passivi	61.859	16.950	78.809
Risconti passivi per contributi su progetto AVM/SAE (ex CTT srl)	1.756.138	-390.253	1.365.885
Risconti passivi per contributi su progetto Monetica	682.114	134.140	816.254
Risconti passivi per contributi su progetto AVM/SAE (ex ATL)	512.089	-113.797	398.292
Risconti per contributi su autobus e fabbricati	21.137.745	1.376.010	22.513.755
Risconti passivi	0	37.599	37.599
Totale Risconti passivi	24.088.086	1.043.698	25.131.784
Totale Ratei e Risconti passivi	24.149.945	1.060.649	25.210.594

La voce "ratei passivi" (pari ad € 78.809) si riferisce principalmente a canoni per € 40.386 ed a interessi passivi su finanziamenti per € 33.086.

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

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

Il Gruppo nel corso dell'esercizio ha percepito contributi in conto impianti per acquisto autobus per € 4.302.741 di cui € 1.223.750 incassati nei primi mesi dell'esercizio 2020 ed € 3.078.991 ancora da incassare.

CONTO ECONOMICO

A) VALORE DELLA PRODUZIONE

Descrizione	Esercizio 2019	Esercizio 2018	Variazione
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	109.643.298	105.666.320	3.976.978
5) Altri ricavi e proventi			
a) vari	6.333.075	5.320.746	1.012.329
b) contributi c/esercizio:	7.871.309	8.756.653	-885.344
c) contributi c/capitale quota annua	3.523.655	3.207.657	315.998
Totale altri ricavi e proventi	17.728.039	17.285.056	442.984
Totale valore della produzione	127.371.337	122.951.376	4.419.962

Il valore della produzione, per l'esercizio 2019 è pari ad € 126.563.950.

Ricavi vendite e prestazioni	Esercizio 2019	Esercizio 2018	Variazione
Titoli di viaggio	24.620.531	25.229.691	- 609.160
Corrispettivi per il servizio	84.940.096	80.314.741	4.625.355
Altri servizi di trasporto	82.671	121.888	- 39.217
Totale	109.643.298	105.666.320	3.976.978

I ricavi delle vendite e delle prestazioni ammontano per l'esercizio 2019 ad € 109.643.298. Gli importi più significativi riguardano la vendita di biglietti, abbonamenti e altri titoli di viaggio ed i corrispettivi per l'effettuazione del servizio TPL nei bacini di Livorno, Lucca, Pisa e Massa Carrara. I ricavi di vendita e delle prestazioni includono inoltre la voce "riequilibri" per € 4.058.523, che riferita ai proventi per adeguamento corrispettivi derivanti dall'applicazione dell'art. 31 del contratto ponte: tali proventi, la cui quantificazione è in avanzata fase di definizione di concerto con la Regione Toscana nel corso degli incontri intervenuti nei primi mesi dell'anno 2020, sono relativi al ristoro dei maggiori costi del carburante rispetto a quanto preventivato, al ristoro della stima dei costi che il Gruppo dovrà sostenere per l'avvenuta scadenza, al 31 dicembre 2017, del CCNL degli autoferrotranvieri, nonché ai mancati incassi conseguenti alle variazioni del sistema tariffario che hanno inciso sui ricavi attesi. L'ammontare dei riequilibri registrato nel 2018 era pari a € 2.136.761.

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

Gli altri ricavi e proventi ammontano per l'esercizio 2019 ad € 17.728.039. Nel dettaglio la voce è composta principalmente dai rimborsi per i rinnovi CCNL e di rimborsi per malattia (contributi in conto esercizio) e dalla quota annua dei contributi in conto impianti sugli autobus (contributi in conto capitale quota annua) e, secondariamente, da ricavi e proventi vari quali quelli derivanti da attività di service e distacco del personale, dal recupero dell'accisa sul gasolio, da pubblicità, etc.

B) COSTI DELLA PRODUZIONE

I costi della produzione, per l'esercizio 2019, ammontano ad € 121.979.987 e sono come di seguito dettagliati:

COSTI DELLA PRODUZIONE	2019	2018	Scostamento
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	18.111.284	18.408.229	-296.945
Servizi	28.030.310	25.036.326	2.993.984
Godimento di beni di terzi	1.899.604	1.902.336	-2.732
Personale	60.003.397	61.747.782	-1.744.385
Ammortamenti e svalutazioni	10.454.462	9.183.941	1.270.521
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-34.015	62.127	-96.142
Accantonamenti per rischi	709.122	816.200	-107.078
Altri accantonamenti	1.240.981	758.287	482.694
Oneri diversi di gestione	1.564.842	1.281.261	283.581
TOTALE	121.979.987	119.196.489	2.783.498

I costi per le materie prime ammontano ad € 18.111.284 e sono rappresentati principalmente da materiali per trazione e ricambi per autobus. I primi sono composti essenzialmente dal carburante, il cui costo è pari ad € 13.496.430 e dai ricambi, il cui costo è pari ad € 3.394.429.

I costi per servizi ammontano ad € 28.030.310. Le voci più significative sono relative alla manutenzione dei bus, alle manutenzioni degli impianti e macchinari e dei fabbricati, al costo della polizza per RC autobus, alle pulizie dei locali e dei bus, alle utenze ed ai costi di funzionamento.

Il costo per godimento di beni di terzi, pari ad € 1.899.604, fa riferimento principalmente alla locazione di locali.

Il costo del personale ammonta ad € 60.003.397. In totale il Gruppo conta nel 2019 una media di 1.409 dipendenti, di cui:

- 5 dirigenti;

- 20 quadri;
- 152 impiegati;
- 1.234 operai.

Gli ammortamenti e svalutazioni, pari ad € 10.454.462, fanno riferimento all'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali per € 306.894, all'ammortamento delle immobilizzazioni materiali per € 8.852.493, alla svalutazione delle immobilizzazioni per € 1.280.421 ed alla svalutazione di crediti per € 14.654.

Gli accantonamenti per rischi e gli altri accantonamenti, cumulativamente pari ad € 1.950.103, sono stati effettuati principalmente per fronteggiare il rischio di soccombenza in alcune cause di lavoro promosse dai dipendenti ed a fronte della previsione di maggiori oneri assicurativi da corrispondere alla compagnia assicurativa per sinistri ancora aperti con riferimento all'anno 2019; tale posta di bilancio include tra l'altro l'accantonamento effettuato dalla capogruppo al "fondo reintegrazione beni ATN".

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

Gli oneri diversi di gestione ammontano ad € 1.564.842 ed includono principalmente il costo delle tasse di proprietà degli autobus (pari ad € 416.090), le quote associative (pari ad € 121.400), l'IMU (pari ad € 173.155), le liberalità (pari ad € 19.435), le iniziative promozionali (pari ad € 116.749), il costo sostenuto per risarcimento danni (pari ad € 70.978), sanzioni amministrative (pari ad € 33.028), oneri vidimazione e CCIAA (pari ad € 8.263) rimborsi diversi (pari ad € 6.114), minusvalenze ordinarie (pari ad € 204.706) ed altre imposte e tasse (pari ad € 368.313).

C) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

Descrizione	Esercizio 2019	Esercizio 2018	Variazione
16) Altri proventi finanziari:			
d) proventi diversi dai precedenti:			
5 -Altri	11.211	14.680	-3.469
Totale proventi	11.211	14.680	-3.469
17)Interessi e altri oneri finanziari verso:			
d) altri	1.187.084	1.037.296	149.788
Totale oneri	1.187.084	1.037.296	149.788
Totale proventi e oneri finanziari (C)	-1.175.873	-1.022.616	-153.257

La voce proventi ed oneri finanziari presenta per l'esercizio 2019 un saldo netto negativo per ad € 1.175.873.

I proventi finanziari, pari ad € 11.211, includono gli interessi attivi bancari (pari ad € 8.372), gli interessi attivi derivanti da un rimborso IRES relativo all'anno 2014 (pari ad € 2.042), gli interessi attivi corrisposti da clienti (pari ad € 795) ed arrotondamenti (pari ad € 2).

Gli oneri finanziari, pari ad € 1.187.084, sono principalmente relativi ad interessi passivi su scoperti di c/c bancario, a commissioni disponibilità fondi, ad interessi passivi su finanziamenti bancari e su finanziamenti concessi da società finanziarie.

D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE

Descrizione	Esercizio 2019	Esercizio 2018	Variazione
18) Rivalutazioni:			
a) di partecipazioni	111.857	222.387	-110.530
Totale Rivalutazioni	111.857	222.387	-110.530
Totale delle rettifiche (D)	111.857	222.387	-110.530

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

Imposte sul reddito dell'esercizio

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

Fiscalità anticipata e differita

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

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

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

	€	aliquota	importo
<i>Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi</i>			
ammortamenti eccedenti	2.424	24,00%	582
ammortamenti eccedenti	2.424	4,82%	117
Imposte differite			699
Utilizzo fondo imposte differite esercizi precedenti			-503.050
Totale imposte differite			-502.351
<i>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi</i>			
Fondo rischi cause in corso	709.122	24,00%	170.189
Fondo rischi cause in corso	709.122	4,82%	34.180
Fondo oneri	238.154	24,00%	57.157
Fondo oneri	238.154	4,82%	11.479
Fondo oneri	445.231	24,00%	106.856
Imposte anticipate			379.860
Ripresa imposte anticipate es. precedenti			493.332
Totale imposte anticipate			113.471
Totale effetto economico fiscalità differita dell'esercizio 2018			- 388.880

Per quanto riguarda la fiscalità differita si evidenzia quanto segue:

-l'IRES differita (pari ad € 582) è stata calcolata sul disallineamento tra i valori civilistici e fiscali degli ammortamenti dei beni con aliquota del 24%;

-L'IRAP differita (pari ad € 117) è stata calcolata sul disallineamento tra i valori civilistici e fiscali degli ammortamenti dei beni con aliquota del 4,82%;

-L'utilizzo fondo imposte differite" (pari ad € 503.050) è dovuto per € 448.259 all'utilizzo effettuato a fronte del disallineamento tra i valori civilistici e fiscali degli ammortamenti dei beni e per € 54.792 all'utilizzo effettuato a fronte del disallineamento tra i valori civilistici e fiscali di una plusvalenza generatosi a seguito della scelta di rateizzazione fiscale di quest'ultima.

L'IRES anticipata (pari ad € 334.202) è stata calcolata come segue:

- con aliquota al 24% per € 170.189 sugli accantonamenti effettuati nel corso del presente esercizio al Fondo rischi cause;

- con aliquota al 24%, per € 164.013 sugli accantonamenti effettuati nel corso del presente esercizio al Fondo oneri;

L'IRAP anticipata (pari ad € 45.659) è stata calcolata, con aliquota al 4,82%, per € 34.180 sugli accantonamenti effettuati nel corso del presente esercizio al Fondo rischi cause, e per € 11.479 sugli accantonamenti effettuati nel corso del presente esercizio al Fondo oneri.

La voce "Ripresa imposte anticipate" (pari ad € 493.332) deriva dagli importi riversati a Conto economico nel 2019 ed è stata calcolata per € 144.706 sulle eccedenze delle minusvalenze fiscali rispetto a quelle civilistiche connesse alla dismissione di alcuni autobus, per € 43.742 sull'importo utilizzato nel corso dell'anno del "fondo oneri", per € 152.791 sull'importo utilizzato nel corso dell'anno del "fondo rischi cause in corso", per € 144.100 sull'importo utilizzato nel corso dell'anno del "fondo rischi", per € 385 sull'eccedenza dell'ammortamento fiscale rispetto a quello civilistico della posta di bilancio "avviamento".

Le perdite fiscali degli anni precedenti sono state interamente utilizzate.

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

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

Fondo imposte differite	IRES	IRAP	Totale
Saldo al 31.12.2018	1.483.402	286.571	1.769.974
Incrementi 2019	582	117	699
Imposte differite sorte nell'esercizio	0	0	0
Altri incrementi	0	0	0
Decrementi 2019	-428.081	-74.969	-503.050
Altri decrementi	0	0	0
Saldo al 31.12.2019	1.055.903	211.718	1.267.623

Crediti per imposte anticipate	IRES	IRAP	Totale
Saldo al 31.12.2018	1.739.690	312.830	2.052.519
Incrementi 2019	334.201	45.658	379.859
Altri incrementi	0	0	0
Decrementi 2019	-412.565	-80.766	-493.331
Altri decrementi	0	0	0
Saldo al 31.12.2019	1.661.326	277.722	1.939.048

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

Numero medio dipendenti del Gruppo

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

Categoria	numero medio 2019	numero medio 2018
Dirigenti	5	5
Quadri	20	21
Impiegati	152	154
Operai	1.234	1.255
TOTALE	1.409	1.435

Compensi agli amministratori e ai sindaci

Amministratori	233.329
Collegi sindacali	46.540
Società Revione	60.000

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

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

Fidejussioni e garanzie reali:

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

Impegni:

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

Passività potenziali:

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

Altre informazioni integrative

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

Rapporti con parti correlate

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

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

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

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

Società collegate:	Crediti commerciali	Debiti commerciali	crediti finanziari	Debiti finanziari	Ricavi	Costi
Copit spa	31.731	1.877	0	118.773	12.500	2.592
Mobit scarl	20	32.540	0	0	20	62.111
One scarl	26.110.341	5.716			83.093.902	27.944
TOTALE società collegate	26.142.092	34.416	0	118.773	83.106.422	64.703

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

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

Elementi di ricavo o di costo di entità o incidenza eccezionale

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

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

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

Tipo rimborso	Soggetto erogante	Importo €
Somme erogate ai dipendenti addetti al settore del TPL relativi agli aumenti stabiliti ai sensi della L. 47/2004; L. 58/2005 e L. 296/2006	Regione Toscana	7.455.857
Indennità di Malattia per i lavoratori del trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 1, comma 273, della legge 23 dicembre 2005, n. 266	Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali	946.934
Riduzione dell'Aliquota di accisa sul gasolio	Agenzia delle Dogane	1.819.290
Contributi formativi	FOR.TE - Fondo paritetico Interprofessionale Nazionale per la formazione continua nel terziario	81.890

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

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

Gara TPL

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

Alla data attuale sono stati disposti specifici atti d'obbligo a copertura del periodo da gennaio a giugno 2020.

Per quanto attiene la vicenda giurisdizionale della Gara, a seguito della sopra citata udienza del 26 febbraio 2020, il TAR Toscana ha emesso in data 19 marzo 2020 sentenza n. 344 dichiarando i motivi di ricorso in parte inammissibili e in parte respingendoli.

Mobit ha pertanto appellato al Consiglio di Stato la sentenza con richiesta di provvedimento sospensivo cautelare. L'organo giudicante ha fissato l'udienza per la cautelare per il prossimo 11 giugno 2020. All'udienza dell'11 giugno 2020 il giudice ha respinto l'istanza cautelare e fissato la discussione del merito per il 10 ottobre 2020.

Intanto la Regione Toscana ha disposto la ripresa delle attività di subentro fissando al 18 maggio 2020 la data di inizio del c.d. cronoprogramma, ovvero il documento che regola il calendario di esecuzione degli atti di trasferimento dei beni dai gestori uscenti all'aggiudicatario.

Si evidenzia per completezza che nel giugno 2020 i gestori consorziati in ONE scarl, CTT Nord inclusa, hanno ricevuto notifica del provvedimento A536 da parte dell'Autorità Garante per la Concorrenza e del Mercato (AGCM). I gestori hanno adempiuto nei termini prescritti dal provvedimento cautelare inaudita altera parte preso dall'AGCM, consegnando i documenti richiesti. Si rimane in attesa del prosieguo tenendo conto che il termine ultimo per la conclusione del procedimento dell'AGCM è stato fissato al 31 luglio 2021.

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

Emergenza Covid-19

A fini informativi di contesto, occorre evidenziare come il settore del TPL sia stato colpito in modo molto rilevante dall'emergenza sanitaria Covid-19 (c.d. coronavirus).

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

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

Si evidenzia in tal senso che la riduzione del fatturato dei primi cinque mesi del 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente è stata indicativamente pari a circa il 20%.

In particolare, la cassa registra forti diminuzioni degli introiti da titoli di viaggio, dovuti alle restrizioni agli spostamenti e alla chiusura di alcune attività imposti dalla normativa emergenziale.

Per far fronte a tale riduzione la Capogruppo ha fatto ricorso alle opportunità concesse dal Decreto "Cura Italia" accedendo agli ammortizzatori sociali e beneficiando della sospensione dei pagamenti delle rate dei finanziamenti.

Nonostante la graduale ripresa delle attività commerciali ed industriali a partire dai primi giorni di maggio 2020 e la progressiva riduzione del numero di contagi in Italia, al momento continua a sussistere un'incertezza relativa alla durata e all'espansione geografica dell'epidemia, nonché ai conseguenti impatti che tale scenario determinerà sulla domanda e sui risultati economici previsti per l'esercizio 2020 della Società e del Gruppo.

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

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

Nei prossimi mesi, e fino al trasferimento dei beni, è ragionevole ritenere che la regolamentazione del servizio continuerà ad essere gestita dalla Regione Toscana tramite atti d'obbligo: tale istituto prevede che al soggetto obbligato venga corrisposta la compensazione integrale dei costi sostenuti per l'effettuazione del servizio, con il riconoscimento di un ragionevole margine di utile. Conseguentemente, sulla base delle valutazioni effettuate dagli amministratori, stante il suddetto istituto, il Gruppo, fino al momento dell'eventuale trasferimento dei beni di gara, sarà in grado di adempiere alle proprie obbligazioni, anche considerando gli effetti derivanti dalla riduzione del fatturato da titoli conseguente l'emergenza Covid-19.

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

Pisa, 19 giugno 2020

p. il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Dott. Andrea Zavanella