



**BILANCIO DI ESERCIZIO
CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2020**

S.A.V.I.T. S.R.L.

Società soggetta a direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Capitale Sociale: euro 1.000.000,00 i.v.

Sede Legale: Via Bruno Capponi n.102 – 05100 TERNI

Codice Fiscale e Registro delle Imprese: 01223370550

R.E.A.: 81242

Partita Iva: 01223370550

Codice Destinatario: RYRNPOU

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2020

		2020	2019
ROE	RN/MP*	-9,40%	0,28%
ROI	RO/CI*	-1,12%	0,54%
ROS (EBIT MARGIN)	RO/RIC	-0,72%	0,44%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	MOL/RIC	0,11%	1,51%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	130,88%	170,22%
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	DF/MP	158,32%	12,38%

LEGENDA

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

DF: Debiti finanziari

MOL: Margine operativo lordo

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

MP: Mezzi propri

RIC: Ricavi operativi

RN: Risultato netto

RO: Risultato operativo

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

EMERGENZA COVID-19

In conseguenza dell'eccezionale situazione sanitaria, socio-ambientale ed economica che il nostro Paese ha dovuto affrontare e sta tuttora affrontando a seguito della diffusione, su scala mondiale, del virus COVID-19 ("Coronavirus"), l'esercizio 2020, a partire dalla seconda metà di marzo, ha visto susseguirsi vari DPCM ed ordinanze regionali, che hanno previsto una serie di misure volte a contenere il contagio, tra le quali, in particolare, la riduzione della mobilità ed il distanziamento sociale.

L'Azienda ha dovuto quindi necessariamente rivedere, in modalità d'urgenza, l'intera gestione operativa, organizzativa, economica e finanziaria, a seguito della rimodulazione dei servizi dei principali clienti di SAVIT in allineamento alle disposizioni nazionali e regionali.

Tali azioni, hanno comportato l'elaborazione ed implementazione di un complesso piano di intervento volto, in primo luogo, ad implementare tutte le misure necessarie in linea con le raccomandazioni dell'OMS e delle autorità nazionali, per preservare la salute dei propri clienti e dipendenti e supportare la prevenzione del contagio nelle proprie sedi amministrative ed operative. Tale piano ha poi comportato fin dall'inizio della fase pandemica la rimodulazione dei servizi del comparto TPL in conseguenza delle restrizioni nazionali e regionali imposte con conseguente gestione in emergenza dell'esubero di personale comportando una riduzione dei ricavi a carico dell'Azienda. In conseguenza di tali limitazioni l'Azienda ha lavorato per cercare comprimere - ove possibile - i costi variabili e monitorare costantemente i fabbisogni finanziari drasticamente impattati dalla riduzione dei ricavi.

Marzo

Riduzione dei ricavi per effetto della riduzione dei km del servizio TPL, dei servizi a mercato, blocco investimenti nuove flotte a causa del lockdown per emergenza sanitaria Covid 19;

Luglio

Affidamento del contratto di manutenzione per la flotta veicoli di servizio dell'azienda ASM di Terni

Settembre

Aggiudicazione definitiva della gara di fornitura ricambi Iveco per Ferrovie Sud Est

RISORSE UMANE

L'organico aziendale, al 31/12/2020, è composto da un dirigente, con incarico da Responsabile di Stabilimento, due figure apicali in qualità di Responsabili di Produzione, e 100 addetti alle diverse funzioni operative (officina, carrozzeria, magazzini) e gestionali (tecniche, amministrative, logistiche). Nel complesso n° 78 unità sono dipendenti SAVIT, tra i quali 6 in distacco ad altra azienda, e n° 22 unità con contratto autoferrotranvieri, distaccati dalla controllante Busitalia Sita Nord.

La società opera con il contratto nazionale dell'industria metalmeccanica privata e con accordo di secondo livello a contrattazione aziendale.

Nel corso dell'esercizio, nonostante le difficoltà operative connesse all'emergenza sanitaria, è stata comunque eseguita la formazione del personale, quando possibile in modalità e-learning, nel settore specialistico (formazione tecnico professionale per il personale operativo), nella produzione e nei vari aspetti della sicurezza e ambiente (squadre di emergenza, RLS, carrello elevatore, preposti, aggiornamento lavoratori sull'accordo Stato Regioni, gestione rifiuti, aggiornamento quinquennale per il SPP). L'attività di cui una parte finanziata da Fondimpresa ha coinvolto n° 89 presenze per un totale di 756 ore di formazione.

La qualità delle attività svolte, la salvaguardia dell'ambiente e la salute e sicurezza dei lavoratori sono obiettivi primari dell'Azienda, consapevole della rilevanza che queste istanze hanno assunto nel mondo economico ed imprenditoriale. Savit fonda la propria politica aziendale sui principi di:

- Rispetto delle normative vigenti comunitarie, nazionali, e regionali;
- Garanzia della qualità dei processi e dei prodotti nel rispetto dell'ambiente e garantendo la salute e la sicurezza dei lavoratori;
- Adozione dei 10 valori/principi enunciati all'interno della Carta confederale per la Sostenibilità Ambientale promossa da Confindustria;
- Rendere consapevoli i lavoratori ed il management sull'importanza del ruolo e della responsabilità di ciascuno per raggiungere la conformità alla politica aziendale della sicurezza;
- Monitoraggio e miglioramento continuo dei livelli di qualità percepita dai clienti;
- Prevenzione degli infortuni e delle malattie attraverso un miglioramento continuo del sistema e delle prestazioni;
- Coinvolgimento e consultazione dei lavoratori anche attraverso i loro Rappresentanti per la Sicurezza.

Nel corso dell'esercizio 2020 si sono riscontrati 3 infortuni, di cui 2 di modesta entità; non si sono registrati addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti e cause di mobbing, per i quali la società possa essere ritenuta responsabile.

DIPENDENTI AL 31.12.2019	81+27 distacchi
Entrate	0
Uscite /cessato distacco	8
DIPENDENTI AL 31.12.2020	78+22 distacchi
CONSISTENZA MEDIA 2019	79.2
CONSISTENZA MEDIA 2020	77.5

AMBIENTE

La Politica sulla Qualità e Ambiente di Busitalia Sita Nord Srl, controllante di Savit., si prefigge il miglioramento delle prestazioni ambientali e la prevenzione dell'inquinamento perseguiti sui processi, sulle risorse e sui servizi.

Nell'anno 2020 la società SAVIT è stata in grado di mantenere la certificazione qualità - ambiente estesa a tutti i siti con risultati positivi conseguiti nell'ultima verifica dell'ente certificatore nel mese di giugno 2020.

In ottica di continuo miglioramento tecnologico e sostenibilità ambientale:

- è stata acquistata una nuova stazione di ricarica per l'aria condizionata di ultima generazione che consente il totale recupero del gas R134a degli impianti;
- impiego specifico di pneumatici ad alta resa chilometrica e massimo utilizzo di ricostruiti dove consentito;
- affidamento in gara con il gruppo per la fornitura di batterie di avviamento ad alte prestazioni e durata minima garantita di quattro anni

CLIENTI

Nell'esercizio 2020 il principale cliente è stato l'azienda controllante, Busitalia Sita Nord - Direzione Regionale Umbria e Toscana, e le altre aziende controllate dal gruppo (Ataf Gestioni, Busitalia Rail Service) e da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (Ferrovie del Sud Est), sia per il settore manutentivo che per le attività di carrozzeria e fornitura ricambi originali dei vari marchi.

Si è incrementato il fatturato con i vari marchi di cui l'azienda ha mandato di officina autorizzata (Mercedes Benz/Setra, Scania, Otokar, Iveco Bus) e nel corso del 2020 è stato sottoscritto anche il nuovo mandato con Industria Italiana Autobus che ha esteso le competenze territoriali anche alle flotte delle province laziali confinanti (Rieti e Viterbo).

Ciò consente di continuare a gestire per conto dei costruttori tutti i *full service* della flotta acquistata e di futuro acquisto da parte di Busitalia Sita Nord.

L'azienda ha mantenuto l'affidamento del contratto di gestione *full service* dei pneumatici della flotta bus di Busitalia Rail Service attraverso un soggetto intermediario.

Nel corso del 2020 l'azienda ha ricevuto inoltre un affidamento diretto sottosoglia per la manutenzione della flotta di automezzi di servizio e commerciali leggeri della azienda multiservizi di Terni (ASM Terni) ed ha dato continuazione a quello già in essere con la multiservizi di Spoleto (VUS).

In linea il fatturato verso gli altri clienti privati del settore TPL e noleggio sia nell'ambito delle manutenzioni sia nella vendita ricambi, anche seppur significativamente ridotto a causa del lockdown.

ANDAMENTO GENERALE DELLA GESTIONE

L'esercizio 2020 ha avuto come attività prevalente la gestione del parco autobus della Direzione Regionale Umbria di Busitalia Sita Nord, sia per la parte contrattuale in *global service*, sia per la flotta più recente in *full service* per la quale Savit gestisce gli interventi a carico del fornitore.

Complessivamente nel presente esercizio si è avuta una consistente contrazione del fatturato non programmata dovuta essenzialmente all'effetto lockdown per emergenza sanitaria Covid 19 che ha comportato una rilevante riduzione chilometrica dei servizi di TPL, un pressoché totale fermo dei servizi a mercato sia di Busitalia che di clienti terzi ed il blocco di investimenti per l'acquisto di nuovi autobus.

In particolare per quest'ultimo punto, una parte significativa della riduzione di fatturato è scaturita dal mancato allestimento delle tecnologie di bordo di nuovi autobus programmati inizialmente a budget e non successivamente realizzati per i motivi suddetti.

Rispetto al totale dei ricavi da mercato pari a € 10.044.702,14, le percentuali sono così ripartite:

- | | |
|--|---------|
| • Manutenzione <i>global service</i> : | 52,13 % |
| • Extra <i>global service</i> : | 19,63 % |
| • Allestimenti nuovi autobus: | 4,96 % |
| • Vendita ricambi: | 7,89 % |
| • Service Partner: | 15,33 % |

QUADRO MACROECONOMICO

Già segnata da un marcato rallentamento sul finire del 2019, l'economia mondiale ha sperimentato nel 2020, innescata dalla pandemia, una crisi senza precedenti, senz'altro la più drammatica dalla Grande Depressione.

A partire dai primi mesi dell'anno la rapida diffusione del COVID-19 nelle diverse aree geo-economiche, sia pure con intensità diversa, ha costretto le autorità governative dei vari Stati ad attuare misure restrittive per contenere l'emergenza sanitaria con conseguenze sociali ed economiche molto gravi. Nei mesi estivi, anche a seguito degli interventi di supporto delle autorità monetarie e fiscali, l'economia mondiale ha ripreso fiato con il rimbalzo del PIL nel terzo trimestre, ma la seconda ondata della pandemia ha rappresentato un significativo vincolo alla ripresa economica per via degli effetti delle misure di distanziamento, della chiusura di attività non considerate essenziali e delle restrizioni alla mobilità.

In Italia il progressivo diffondersi, dalla fine di febbraio, dell'epidemia ha determinato un peggioramento del quadro congiunturale già comunque complessivamente caratterizzato da una bassa crescita del 2019.

Il blocco delle attività in numerosi settori dell'industria e dei servizi e le limitazioni alla mobilità delle persone, al fine di contenere la diffusione del virus, ha prodotto effetti dirompenti sull'economia italiana, con conseguenze immediate sulla produzione.

Secondo i dati di contabilità nazionale, nel primo trimestre dell'anno il Pil ha registrato una contrazione del 5,5% segnando arretramenti del valore aggiunto in tutti i principali comparti produttivi. Dopo una flessione ulteriore nel secondo trimestre (-13,0%) nei mesi estivi si sono avuti segnali di ripresa in linea con il processo di riapertura delle attività. Nel terzo trimestre la crescita si è estesa a tutti i comparti economici, sostenuta dal lato della domanda sia dalla componente nazionale che estera, con un deciso rimbalzo (+15,9%) indicando una significativa capacità di recupero della nostra economia. Nel quarto trimestre, tuttavia, a causa del riacutizzarsi della pandemia l'attività è tornata a diminuire (-3,2%). Gli effetti della seconda ondata di contagi e dei conseguenti provvedimenti hanno pesato in misura maggiore sui servizi, mentre la manifattura ne ha risentito di meno.

2020				
PIL e componenti principali	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
	variazione percentuale su trimestre precedente			
PIL	-5,5	-13,0	15,9	-3,2
Domanda interna	-4,7	-11,0	12,0	-2,7
Spesa delle famiglie e ISP	-6,8	-11,5	12,4	-2,8
Spesa delle AP	-1,1	0,3	0,7	0,8
Investimenti fissi lordi	-7,6	-17,0	31,3	-3,0
- costruzioni	-6,7	-22,2	45,1	-2,4
- altri beni di investimento	-8,2	-12,6	21,1	-3,5
Importazioni di beni e servizi	-5,3	-17,8	15,9	-1,0
Esportazioni di beni e servizi	-7,9	-23,9	30,7	-3,1
Fonte dati: Prometeia, dicembre 2020				

Nonostante il considerevole sostegno politico finalizzato ad attutire gli effetti pandemici, il Pil ha segnato un calo significativo, in media annua del 9,1%, rispetto al 2019 influenzato dalla caduta della domanda interna. Anche la domanda estera e le scorte hanno contribuito negativamente ma con intensità ridotta. La debolezza della domanda e la caduta dei prezzi del petrolio e delle materie prime hanno inciso anche sull'andamento dell'inflazione.

ASPETTI NORMATIVI E REGOLAMENTARI

Nel corso dell'anno 2020, l'attività normativa ha avuto principalmente ad oggetto la gestione dell'emergenza COVID-19 e le conseguenti misure di sostegno al settore dei trasporti, a fronte delle restrizioni alla mobilità personale adottate per limitare la diffusione del contagio e del conseguente drastico calo dei ricavi da tariffa.

RISORSE PER IL RINNOVO DEL PARCO E PSNMS

Nel mese di aprile 2019, era stato emanato il DPCM che adotta il Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile (PSNMS) richiamato dalla Legge di Bilancio 2017 (L. 232/2016), finalizzato fra l'altro a disciplinare il riparto delle risorse (3,7 miliardi di € in 15 anni, dal 2019 al 2033) stanziata dalla medesima Legge sul Fondo per il rinnovo del parco rotabile del TPL.

Si ricorda che il DPCM prevede tre linee di finanziamento, dedicate alle Regioni (2.200 milioni di € in 15 anni), alle Città Metropolitane e Capoluoghi di Provincia ad alto Inquinamento (400 milioni di € nel quinquennio 2019-2023) e ai Comuni e Città Metropolitane con più di 100.000 abitanti (1.100 milioni di € in 15 anni).

Sono co-finanziabili le seguenti tipologie di veicoli:

- autobus urbani (80% di cofinanziamento per bus elettrici, 60% per metano GNC-GNL);
- autobus extraurbani (80% di cofinanziamento per GNC-GNL, 50% per gasolio Euro 6 ma solo a valere sui fondi destinati alle Regioni e solo nei casi previsti dal PSNMS);
- infrastrutture di supporto (80% di cofinanziamento in caso di uso esclusivo, 100% in caso di uso ripartito, entro il limite del 50% delle risorse disponibili e solo nel triennio 2019-21).

Nel 2020, sono stati emanati i decreti di riparto delle linee di finanziamento regionale e "città inquinate". Nel mese di dicembre, la Conferenza Unificata ha dato parere favorevole allo schema di decreto di riparto per la linea "comuni > 100.000 abitanti".

Fra i Comuni destinatari di contributo interessati dai servizi di Busitalia, vi sono: Terni, Padova, Rovigo (linea "città inquinate"), Firenze, Perugia, Salerno, nuovamente Terni e Padova (linea "comuni > 100.000 abitanti").

L'emergenza COVID-19 ha introdotto delle modifiche all'impostazione del PSNMS, con effetti previsti fino al 2024. In particolare, l'art. 200, comma 7 del Decreto Rilancio ha stabilito che non si applichino:

- fino al 30 giugno 2021, "le disposizioni relative all'obbligo di utilizzo di mezzi ad alimentazione alternativa, qualora non sia presente idonea infrastruttura per l'utilizzo di tali mezzi";
- fino al 30 giugno 2024, "le disposizioni che prevedono un cofinanziamento dei soggetti beneficiari".

Per quanto precede, il MIT, interloquendo con gli Enti beneficiari dei contributi PNSMS, ha stabilito che le risorse stanziata per il biennio 2019-2020 possano essere impiegate anche per l'acquisto di autobus a gasolio o ibridi e che gli stanziamenti per il triennio 2021-23 non richiedano il cofinanziamento dei beneficiari. L'impostazione rimane invece quella originaria per le risorse stanziata per il decennio 2024-2033.

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Nel 2020, la domanda di mobilità degli italiani ha subito una significativa battuta d'arresto dovuta alle restrizioni imposte dalla necessità di contenere gli effetti della pandemia.

La contrazione della domanda ha spezzato un trend che nel biennio 2017-2019 aveva visto una crescita in termini di spostamenti complessivi dell'8% e del 14% in termini di passeggeri*km. In particolare, giorno feriale medio 2019, si stimavano 105,7 milioni di spostamenti e una domanda di mobilità di quasi 1,2 miliardi di passeggeri*km.

Le restrizioni alla mobilità, che hanno caratterizzato il 2020, hanno prodotto effetti immediati ed effetti che sono destinati a permanere nel tempo.

Durante il periodo di quarantena nazionale (dall'8 marzo al 3 maggio 2020), Isfort stima che la domanda di mobilità complessiva sia crollata di circa il 67% in termini di spostamenti giornalieri e dell'84% in termini di passeggeri*km. Il numero medio di spostamenti giornalieri della popolazione si è ridotto da una media nazionale di 2,03 pre-lockdown a 0,74 nella fase del lockdown.

I maggiori effetti di rottura con il passato prodotti dal fenomeno pandemico, hanno riguardato le modalità di spostamento: si è registrata una crescita della modalità attiva (a piedi ed in bicicletta), una tenuta dell'auto e una riduzione della quota della modalità collettiva e intermodale.

A conferma di quanto sopra, lo studio Isfort ha registrato inoltre una forte attrattiva dell'auto (40%) per gli spostamenti in uscita dal trasporto pubblico. Si è, quindi, assistito ad uno shift modale inverso dal trasporto pubblico all'auto.

Anche le motivazioni che determinano gli spostamenti sono cambiate: l'introduzione del c.d. "lavoro agile" ha contribuito a ridurre la componente sistematica della mobilità. Le rilevazioni durante il lockdown e nei mesi successivi hanno dimostrato che lavoro e studio hanno determinato il 15% degli spostamenti contro il 32% del 2019.

Anche la lunghezza degli spostamenti, sempre in virtù delle restrizioni, si è ridotta considerevolmente: se, nel 2019, 3 viaggi su 4 erano contenuti nei 10 km, durante il lockdown è cresciuta la domanda di prossimità.

Per quanto riguarda la domanda di TPL, le associazioni di settore (AGENS, ANAV e ASTRA) hanno stimato una riduzione del 90% dei passeggeri trasportati in fase di lockdown, una lieve ripresa nel mese di maggio che ha anticipato un più consistente aumento (fra il 30 e il 40% dei passeggeri pre-Covid) nei mesi estivi.

La vetustà del parco veicoli resta un elemento critico che influenza la qualità e l'attrattività dell'offerta del trasporto collettivo: quasi un quarto del parco bus del 2019 registrava un'età superiore ai 20 anni, quota che sale al 45% considerando i veicoli di età superiore ai 15 anni².

Tale aspetto è di particolare rilevanza, posto che il ritmo di rinnovo delle flotte TPL nel 2020 ha manifestato un ulteriore rallentamento. Gli autobus urbani immatricolati nel periodo gennaio-giugno 2020 sono stati il 54% in meno rispetto all'analogo periodo del 2019, mentre gli interurbani vedono una flessione del 24%.

Per quanto riguarda la trazione, il 2020 vede ancora l'assoluta prevalenza della trazione termica: secondo le elaborazioni ANFIA, il 97% dei nuovi mezzi immatricolati nel primo semestre dell'anno è a trazione termica (90% gasolio, il 6,7% a metano, 0,4% GNL). Gli ibridi sono solo il 2,7% e gli elettrici lo 0,1%.

¹ "17° rapporto sulla mobilità in Italia" (Isfort-Audimob), con dati 2019, presentato nel mese di novembre 2020.

² Dati Istat-ACI elaborati da Isfort.

Il 2021 si prevede, invece, un anno di svolta, grazie alla disponibilità dei fondi del nuovo Piano Strategico della Mobilità Sostenibile che dovrebbero tradursi in nuove immissioni, soprattutto a basso impatto ambientale.

SCENARIO COMPETITIVO

Secondo l'Osservatorio Nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico Locale³, il mercato italiano del TPL, inclusi i servizi ferroviari regionali, sviluppava nel 2017 una produzione annua di 1.990 milioni di km e un fatturato annuo di circa 11 miliardi di €. Escludendo il TPL ferroviario, la produzione annua corrisponde a circa 1.730 milioni di km, per un fatturato stimato di circa 6,9 miliardi di €.

Nonostante la riduzione del 13% del numero di atti di affidamento censiti dall'Osservatorio fra il 2016 e il 2017, il mercato risultati ancora frammentato, con 1.600 atti di affidamento. Peraltro, ancora oggi il 34% di essi non è regolato da contratti di servizio.

Rispetto alle modalità di affidamento, l'Osservatorio rileva che circa il 22% dei 1.600 atti censiti risulta assegnato con gara. L'affidamento diretto (non in house) è, infatti, ancora la modalità di affidamento più ricorrente (circa il 72% degli atti censiti) specie, ma non solo, nelle regioni del centro-sud.

D'altra parte, considerate la scadenza del periodo transitorio del Regolamento 1370/2007 e le disposizioni introdotte dal legislatore e dall'ART, si è confermata la tendenza all'aumento delle pubblicazioni di Avvisi di pre-informazione e l'avvio di procedure di consultazione con i soggetti portatori di interessi ai sensi della Delibera ART n. 154/2019.

A partire dagli Avvisi di pre-informazione pubblicati, si stima che nel corso del quadriennio 2021-24 saranno pubblicati bandi di gara per circa 50 ATO e 70 lotti di gara per una produzione chilometrica pari a circa 750 milioni di km e un valore della produzione stimato in circa 2,3 miliardi di euro⁴. Nel complesso, si attende dunque la messa a gara di circa un terzo dell'intero mercato del TPL autofilometrotranviario.

Nel corso del 2020, con l'insorgere dell'evento pandemico, il legislatore è intervenuto consentendo agli Enti Affidanti, in virtù dell'art. 92 del Decreto c.d. "Cura Italia", di procedere con la sospensione delle procedure di gara e la proroga degli affidamenti in atto per un massimo di 12 mesi oltre la dichiarazione di conclusione della fase di emergenza.

In tal senso, nel corso del 2020 si è ad esempio assistito all'estensione dei termini di presentazione delle offerte di gara relative ai bacini Campani (lotti di Caserta, Salerno, Avellino/Benevento e Provincia di Napoli) e alla rete periferica dei servizi urbani di Roma (servizi periferici), le cui scadenze sono state prorogate a marzo e aprile 2021 rispettivamente.

³ Relazione Annuale al Parlamento, 21 aprile 2020 – dati 2017.

⁴ Il dato non comprende l'area urbana di Milano.

CONTINUITA' AZIENDALE

La situazione economico- finanziaria della società è consolidata in presenza di numerosi rapporti contrattuali di fornitura solventi e ciò consente di assolvere alle diverse obbligazioni nei confronti di terzi (istituti di credito, erario, fornitori) per il perseguimento del proprio scopo sociale.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA**Conto economico riclassificato**

	2020	2019	Variazione
Ricavi da traffico			
- Ricavi da mercato	10.044.702	12.281.349	(2.236.647)
Altri ricavi			
- Altri ricavi e prestazioni	286.229	278.159	8.070
Ricavi operativi	10.330.931	12.559.508	(2.228.577)
Costo del lavoro	3.978.026	4.493.090	(515.064)
Altri costi	6.466.387	7.761.673	(1.295.286)
Capitalizzazioni - variazione rimanenze	(125.169)	115.156	(240.325)
Costi operativi	10.319.244	12.369.919	(2.050.675)
EBITDA	11.687	189.589	(177.902)
Ammortamenti netti e svalutazioni cespiti	86.110	134.770	(48.660)
Accantonamenti netti e svalutazioni crediti attivo circolante			
Saldo proventi/oneri diversi			
EBIT	(74.423)	54.819	(129.242)
Saldo gestione finanziaria	(14.281)	(14.784)	(503)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(88.704)	40.035	(128.739)
Imposte sul reddito	416	37.102	(36.686)
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	(89.120)	2.933	(92.053)

Stato patrimoniale riclassificato

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	3.123.195	2.087.524	1.035.671

Altre attività nette	(1.486.058)	(645.300)	(840.758)
Capitale circolante	1.637.137	1.442.224	194.913
Immobilizzazioni tecniche	184.455	228.430	(43.975)
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie			
Fondo ristrutturazione e rettifica cespiti			
Capitale immobilizzato netto	184.455	228.430	(43.975)
TFR	1.265.612	1.172.905	92.707
Altri fondi			
TFR e Altri fondi	1.265.612	1.172.905	92.707
CAPITALE INVESTITO NETTO	555.980	497.749	58.231
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	391.966	539.317	(147.351)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo			
Posizione finanziaria netta	391.966	539.317	(147.351)
Mezzi propri	947.946	1.037.066	(89.120)
TOTALE COPERTURE	555.980	497.749	58.231

RISCHI FINANZIARI

Considerando che oltre l'80% del fatturato deriva da commesse della società controllante o comunque infragruppo Ferrovie dello Stato e che, il resto delle forniture sono prevalentemente verso pubbliche amministrazioni o case costruttrici di autobus, l'esposizione al rischio finanziario da parte dell'impresa è ritenuto non significativo.

INVESTIMENTI

Nel corso dell'esercizio sono stati effettuati gli investimenti nelle seguenti aree:

Immobilizzazioni	Acquisizioni dell'esercizio
Terreni e fabbricati	
Impianti e macchinari	
Automezzi	
Attrezzature industriali e commerciali	32.011
Altri beni	

Sono state effettuate esclusivamente acquisizioni per rinnovo di impianti ed attrezzature d'officina,

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Non vi sono da segnalare attività di ricerca e sviluppo rilevanti effettuate nel corso dell'anno da parte della Società.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

La società non ha rapporti di controllo con altre società.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le interrelazioni tra SAVIT, le Società del Gruppo e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali - ove del caso - ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne.

Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo.

Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione e nel rispetto delle Procedure Amministrativo Contabili di Gruppo e societarie e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

Nel seguito sono rappresentati, in una tabella di sintesi, i principali rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con la società controllante BUSITALIA SITA NORD Srl.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllanti		
BUSITALIA SITA NORD Srl	Commerciali e diversi	Commerciali e diversi
Altre parti correlate		
GHEZZI PAOLO	Commerciali e diversi	Commerciali e diversi

(a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento (controllante diretta)

(b) Società che è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di (a)

Di seguito si riportano inoltre i valori patrimoniali ed economici derivanti dai rapporti sopra indicati.

Rapporti commerciali e diversi

Denominazione	31.12.2020							(importi euro)
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi	
Imprese controllanti								
BUSITALIA SITA NORD Srl	3.996.357	1.640.603				1.642.235	7.760.079	
Ferrovie dello Stato Italiane SpA		1.991				1.454		
Altre parti correlate								
GHEZZI PAOLO								
TOTALE	3.996.357	1.642.594				1.643.689	7.760.079	

Rapporti finanziari

	(importi in euro)
Bilancio di esercizio 2020	18

Denominazione	31.12.2020					
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllanti						
Ferrovie dello Stato Italiane SpA		1.500.053			12.995	
...						
TOTALE		1.500.053			12.995	

AZIONI PROPRIE

La Società non possiede e non ha acquistato o alienato nel corso dell'esercizio, anche per il tramite di società fiduciaria o per interposta persona, azioni proprie e azioni o quote di società controllanti.

ALTRE INFORMAZIONI

Sedi secondarie

La Società non ha sedi secondarie.

Procedimenti e contenziosi

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali e dei contenziosi in genere (civili, amministrativi, arbitrati, etc.) di maggior rilievo in essere al 31 dicembre. A tutt'oggi non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società stessa sia esposta a passività potenziali o a perdite di significativa consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria; pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio. Inoltre, ricorrendone le circostanze, la Società si è costituita parte civile.

Con riferimento ai procedimenti giudiziari penali, si evidenzia che nel corso del 2020 non sono state notificate denunce o condanne a carico dei vertici societari (Organi sociali, Direttori Generali) per:

- delitti di natura dolosa di particolare gravità comportanti un rilevante danno per la Società ovvero che abbiano determinato l'applicazione di misure interdittive;
- delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nel D. Lgs. 231/2001;
- per gli ulteriori delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nella Legge 190/2012.

Con riferimento ai contenziosi civili, amministrativi, arbitrati, procedimenti dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie non si evidenzia nel corso del 2020 alcun fatto.

Il dettaglio dei contenziosi e procedimenti significativi in essere nei confronti del personale dipendente, di terzi fornitori di servizi e/o appaltatori, del fisco, delle Regioni per contestazioni, etc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri è invece riportato nella nota integrativa, cui si rinvia. Allo stesso modo anche la descrizione delle attività e passività potenziali, così come definite dai principi di Gruppo, è riportata nella nota integrativa.

Procedimenti penali ex 231/2001

Nessun rilievo.

Altri procedimenti penali

Nessun rilievo.

Arbitrati

Nessun rilievo.

Procedimenti civili ed amministrativi

Nessun rilievo.

Procedimenti dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie

Nessun rilievo.

Adesione al consolidato fiscale

Non applicabile.

Informativa relativa all'articolo 2497 ter

La Società, nel corso del 2020, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 ter del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il risultato d'esercizio, seppur negativo, mostra comunque un notevole recupero dello sbilancio costi/ricavi sia per la ripresa di buona parte servizi di trasporto nel secondo semestre dell'anno, sia per effetto delle contromisure messe in atto in azienda in particolare sui costi del personale (CIGO, smaltimento ferie pregresse, blocco straordinari, turnover).

Per l'anno 2021 si mantiene la continuità contrattuale del *global service* manutentivo del parco veicoli della Direzione Umbria dell'azienda controllante Busitalia rivalutato in base alle percorrenze previste dal contratto di servizio TPL ed alla diminuzione di quelle dovute all'ingresso dei nuovi veicoli.

Proseguirà il contratto di *global service* per la flotta assegnata al deposito di Sansepolcro della Direzione Regionale Toscana di Busitalia almeno fino alla definitiva assegnazione della gara regionale di TPL.

Il reparto allestimenti, che mantiene comunque continuità operativa per l'adeguamento dei posti guida dei veicoli con la protezione del conducente ai fini del Covid 19, sarà a pieno regime a partire dal secondo quadrimestre per l'allestimento di oltre 100 veicoli destinati a Busitalia Veneto e successivamente per gli altri 50 circa della Direzione Regionale Umbria.

Nel corso del 2021 è atteso un ulteriore incremento di fatturato per le attività di manutenzione sulla flotta in regime di *full service* dei costruttori in virtù dell'aumento di vetustà di quelli già in esercizio.

Escludendo il ripetersi di eventi di carattere straordinario derivanti da emergenza sanitaria, i ricavi derivanti dalle attività suddette contestualmente al ridimensionamento dei costi del personale per effetto del turnover, oltre alla situazione finanziaria ormai regolarizzata, dovrebbero consentire all'azienda di proseguire nel raggiungimento del proprio scopo sociale e di assolvere alle diverse obbligazioni nei confronti di terzi.

FIRMATO

Imposta di bollo assolta in modo virtuale tramite la Camera di Commercio di Terni (TR) Autorizzazione n. 15696/2013 del 19/12/2013 emanata dall'agenzia delle entrate – direzione regionale UMBRIA.

Il sottoscritto Paolo Ghezzi, nato a Firenze (FI), in data 12.02.1958, in qualità di Legale Rappresentante, dichiara consapevole delle responsabilità penali previste ex art. 76 del D.P.R. 445/2000 in caso di falsa o mendace dichiarazione resa ai sensi dell'art. 47 del medesimo decreto, che il presente documento è stato prodotto mediante scansione ottica dell'originale analogico e che ha effettuato con esito positivo il raffronto fra lo stesso e il documento originale ai sensi delle disposizioni vigenti”.