

BUS COMPANY S.R.L.

Sede Legale: Via Ottavio Assarotti n. 10 - 10122 Torino (TO)

Capitale sociale: Euro 172.420,00= i.v.

Codice Fiscale: 00893890012

Partita IVA: 00893890012

Registro Imprese di Torino n. 00893890012

CCIAA di Torino n. 458471 REA

*Relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione
Al Bilancio di Esercizio chiuso al 31.12.2020
Ai sensi dell'art. 2428 del Codice Civile.
Esercizio dal 01.01.2020 al 31.12.2020*

Signori soci,

il bilancio che viene sottoposto alla Vostra approvazione è la più chiara dimostrazione della situazione in cui si trova la Vostra società.

Sulla base delle risultanze in esso contenute, tenuto conto dell'emergenza sanitaria che ha caratterizzato l'esercizio 2020 e che ha colpito fortemente il settore in cui la Vostra azienda opera, possiamo esprimere parere favorevole per i risultati raggiunti, che hanno portato un utile di euro 595.831,00.

SEDI SECONDARIE

Si informa che, per lo snellimento burocratico dei rapporti con i vari Enti Statali, in particolare nella fase di partecipazione delle gare di aggiudicazione del servizio, sono state istituite due sedi secondarie.

Ai sensi del comma 4 dell'art. 2428 Cod. civ., si fornisce l'elenco delle sedi secondarie della società:

- Via Circonvallazione, 19 - 12037 SALUZZO (CN)
- Via Vigone 8 - 10068 VILLAFRANCA PIEMONTE (TO)

TERMINI DI CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO

Si ricorda che nell'ambito delle disposizioni contenute nel D.L. 183/2020 (c.d. decreto "Milleproroghe") è stato previsto il rinvio di due mesi dei termini per la convocazione delle assemblee societarie chiamate ad approvare i bilanci 2020.

In questo contesto, l'articolo 3, D.L. 183/2020 ha previsto una deroga al rispetto degli ordinari termini di convocazione dell'assemblea per l'approvazione del bilancio, nonché la possibilità di espressione del voto e della volontà assembleare, anche con mezzi di telecomunicazione che evitino la riunione fisica delle persone.

SITUAZIONE DELLA SOCIETA'

La Società ha continuato a svolgere per il primo anno di proroga, i servizi di Trasporto Pubblico Locale della Provincia di Cuneo e dei Comuni di Saluzzo, Mondovì ed Alba che sono stati aggiudicati tramite gara al Consorzio Granda Bus di cui la medesima società rappresenta l'azienda capofila.

Il Contratto di servizio, avviato per il tramite del Consorzio Granda Bus il 22 dicembre 2010 con durata pari ad anni 6, rinnovato per ulteriori anni 3 e attualmente in proroga fino al mese di giugno del 2024, si pone come obiettivo il miglioramento qualitativo del servizio, anche tramite investimenti nel parco rotabile, in tecnologie e tramite attività innovativa di comunicazione e marketing.

Nel corso del 2019 il Consorzio ha portato a termine la trattativa con l'Agenzia della Mobilità Piemontese per il rinnovo del contratto di servizio fino al mese giugno del 2024, secondo quanto disposto dal Reg. CE 1370/2007. L'Agenzia, dopo aver verificato la legittimità della richiesta ed aver verificato il piano economico finanziario presentato, ha assunto una deliberazione in cui approvava il rinnovo. Tale deliberazione è stata oggetto di impugnazione di fronte al TAR da parte della società Sadem S.p.A. (ora Arriva Italia S.r.l.). Nel mese di marzo 2020 il TAR ha respinto i motivi di

impugnazione del ricorso della Sadem S.p.A. ed ha pertanto dichiarato legittimo il rinnovo contrattuale. A ridosso della scadenza per il ricorso, nel mese di settembre 2020, la società Sadem S.p.A. ha presentato il ricorso in appello al Consiglio di Stato rendendosi necessaria la costituzione in giudizio a difesa del Consorzio.

La Società svolge servizi di trasporto pubblico locale anche in qualità di consorziata di Extra.To S.c.a.r.l. con riferimento al bacino torinese, ed in particolare come intestataria di linee nell'ambito del contratto di servizio n. 174 del 12/07/2012 per l'Area Metropolitana di Torino e nell'ambito del contratto di servizio n. 21 del 10/3/2017 per la Città Metropolitana di Torino. Entrambi i contratti sono scaduti e sono stati esercitati con provvedimenti di emergenza fino a fine 2020. Nel mese di dicembre l'ente appaltante con due determinazioni dirigenziali, ha provveduto a sospendere le procedure di affidamento diretto ex. Art. 5 par. 5 Reg. CE 1370/2007, ed ha imposto unilateralmente per la durata del periodo di sospensione, gli obblighi di servizio dei contratti originari. Il periodo di sospensione potrà estendersi fino allo scadere di 12 mesi dalla data di dichiarazione della conclusione dell'emergenza e che presumibilmente potrà protrarsi fino al 31/12/2022, garantendo stabilità ad entrambi gli affidamenti per il biennio 2021/2022.

Sempre nell'ambito del trasporto pubblico locale si segnala che la società svolge servizi urbani in sub-affidamento con il Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. nell'ambito della gara 72/2016 con scadenza 31/10/2021 in una ATI con mandataria Sadem S.p.A. e nell'ambito della gara 41/2018 Lotto 2/3 con scadenza 30/09/2023 con mandataria Bus Company S.r.l. dal 26/03/2019. Inoltre, con rinnovo annuale, svolge in collaborazione per Gruppo Torinese Trasporti S.r.l. servizi extra-urbani nella Città Metropolitana di Torino, tuttora rinnovato fino al 31/12/2021. Il numero dei chilometri svolti in collaborazione o in sub-affidamento ha subito, nel corso del 2020, un significativo incremento.

L'azienda svolge anche servizi su gomma di natura privatistica: servizi di noleggio e servizi di linea a lunga percorrenza Flixbus. Per quanto riguarda i servizi FlixBus si segnala che nel corso del 2020 si è proceduto alla la firma del contratto con durata annuale, confermando la partnership con la multinazionale delle linee a lunga percorrenza.

ANDAMENTO DELLA GESTIONE

Alla luce delle considerazioni che abbiamo esposto circa la situazione generale della società e dell'emergenza sanitaria tutt'ora in corso, è possibile delineare le linee fondamentali della gestione.

Nel mese di febbraio 2020 l'epidemia legata al Covid-19 (cosiddetto Coronavirus) che inizialmente aveva coinvolto la Cina e pochi altri paesi nell'area asiatica, ha avuto una forte espansione, inizialmente in Italia e successivamente nel resto dell'Europa, negli Stati Uniti e più in generale nel resto del Mondo. In tale contesto di mercato la Bus Company Srl ha adottato tutte le misure di controllo e prevenzione necessarie presso le sedi aziendali e sui mezzi al fine di salvaguardare lo stato di salute dei propri dipendenti e degli utenti di trasporto.

Il contesto sanitario, normativo ed economico tutt'ora in continua evoluzione, ha avuto come effetto la riduzione degli utili sul bilancio chiuso nel 2020, legato alle importanti misure contenitive e restrittive

adottate dall'Autorità governativa a partire dal mese di febbraio.

Dalla fine del mese di febbraio 2020 e con il lock down definitivo a causa dell'emergenza covid, il servizio di TPL è stato erogato da Bus company in modalità ridotta secondo l'orario del servizio non scolastico. Ciò ha determinato di fatto una riduzione di oltre il 50 per cento del servizio fino alla fine dell'anno scolastico 2019/2020, riprendendo con difficoltà e con discontinuità a partire dal mese di settembre 2020, a causa del distanziamento sociale e delle misure preventive richieste per il contenimento del virus. Si rileva su questo fronte che, malgrado il contenimento dei costi variabili, si è registrato un significativo calo dei passeggeri e conseguentemente dei ricavi di biglietteria, dovuto ai divieti di spostamento imposti alla popolazione e solo in parte mitigati dal percepimento dei corrispettivi contrattuali "pieni" secondo i programmi di esercizio a preventivo ai sensi dell'art. 92 co. 4-bis del cosiddetto Decreto "Cura Italia" e dai contributi a ristoro dei ricavi da traffico. Oltre al calo della domanda, con la ripresa delle attività nel mese di settembre, si è registrata nuovamente un'ulteriore riduzione dei ricavi da traffico per effetto dei voucher COVID che davano diritto agli utenti in possesso di un titolo di viaggio valido nel periodo di lock down al rimborso, sia sottoforma di un prolungamento della validità del titolo stesso, sia sottoforma di un buono spendibile per l'acquisto del nuovo titolo. Si rilevano altresì un significativo incremento dei costi dei servizi di pulizia e sanificazione e di attrezzature idonee a salvaguardare la salute dipendenti, sia nei depositi che nei bus in circolazione, come da disposizioni impartite dai protocolli nazionali del Ministero della Salute.

Le linee internazionali Flixbus e il noleggio con conducente hanno invece subito un arresto totale a causa dei divieti di circolazione, di effettuazione di gite scolastiche e di assembramenti di ogni genere.

La Bus Company Srl si è adoperata sin da subito adottando tutte le azioni operative ed economico - finanziarie possibili volte a mitigare l'impatto di tale scenario nel breve periodo. In particolare le azioni intraprese hanno riguardato:

- Moratoria dei finanziamenti: non potendo accedere, come previsto dall'Art. 56 del Decreto Legge 17 Marzo 2020 n.18 relativamente alle misure di sostegno finanziario, alla sospensione delle rate (sia quota capitale che quota interesse) di tutti i finanziamenti in essere fino al 30 settembre 2020, in quanto rivolto esclusivamente alle micro, piccole e medie imprese, la Bus Company Srl ha richiesto agli istituti creditizi con cui ha contratto negli scorsi anni finanziamenti a sostegno degli investimenti per la sostituzione dei bus, la moratoria interna delle rate limitatamente alla quota capitale a valere sull'addendum COVID-19, pertanto senza incorrere nella classificazione di soggetto in difficoltà finanziaria. Gli Istituti di credito hanno aderito a questa richiesta esplicitamente, inviando accettazione formale;

- Sottoscrizione di un finanziamento di euro 5.500.000,00 garantito all'80% per far fronte all'eventuale carenza di liquidità generata dall'impatto dell'emergenza sanitaria, facendo leva anche sugli interventi previsti dal D.L. 8 aprile 2020, n. 23 (Decreto Liquidità). Il finanziamento è stato in parte utilizzato per ristrutturazione dei finanziamenti in essere, prorogandone la durata grazie al periodo di pre-ammortamento di 24 mesi concesso, ed in parte come nuova liquidità a sostegno del circolante;

- Fondo di solidarietà autoferrotranvieri: è stata richiesta l'attivazione partire dal 16 marzo 2020 del

fondo di solidarietà autoferrotranvieri per un numero significativo di dipendenti della Bus Company Srl. Ciò ha permesso di contenere in parte il costo del personale;

- Smart working: è stata attivata altresì dal 1 di aprile la modalità di lavoro agile al fine di consentire di portare avanti le attività indispensabili per la continuità aziendale, anche nel rispetto delle scadenze e delle pratiche legate all'adozione degli ammortizzatori sociali, del sostenimento della liquidità d'azienda e delle norme previste in tema di sicurezza, sia nei confronti dei dipendenti di Bus Company Srl, sia nei confronti dell'utenza;

- Anticipazione delle procedure amministrative malgrado il rinvio dei termini previsti da legge: sono state portate a termine le procedure amministrative malgrado il rinvio dei termini per avvalersi dei crediti di imposta da utilizzare in modo orizzontale a compensazione dei pagamenti in F24, al fine di ridurre le uscite di cassa, non optando per la sospensione dei pagamenti che avrebbero solo rimandato i suddetti versamenti;

- Interruzione dei contratti a tempo determinato a scadenza: non sono stati confermati i contratti a termine per contenere i costi del personale come conseguenza della sospensione delle attività di noleggio e delle linee internazionali.

Sul tema dei ristori a compensazione dei mancati ricavi da traffico, a livello nazionale sono state stanziare risorse pari ad euro 1.837,17 milioni per le annualità 2020 e 2021, di cui ad oggi impegnati per euro 233,57 milioni e liquidati per euro 703,6 milioni di euro. A livello regionale spettano complessivamente euro 47,61 milioni di cui liquidati ad oggi 40,92 milioni. Questo ha fatto sì che la società, nel corso del 2020, percepisse a titolo di anticipazioni euro 0,90 milioni a fine 2020 e ulteriori 0,44 milioni a marzo del 2021 per complessivi euro 1,34 milioni secondo il seguente schema:

Compensazioni mancati ricavi tariffari Covid-19 (dati in milioni di Euro)

Riferimento normativo	A livello nazionale			A livello regionale		Buscompany	
	Risorse	di cui impegnati	di cui liquidati	Importo spettante	di cui liquidati	Importo spettante	di cui liquidati
DL 34/2020 (Rilancio) art. 200 DI n. 340/2020 e DI n. 33/2021	500	87,53	412,47	27,59	27,59	0,90	0,90
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 DI 541/2020	100		100	6,69	6,69		
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 (residui servizi aggiuntivi) DI n. 33/2021	237,17	146,04	91,13	6,64	6,64	0,44	0,44
DL 137/2020 (Ristori) art. 22 ter DI n. 61/2021	200		100	6,69		0,22	
DL 41/2021 (Sostegni)	800						
	1837,17	233,57	703,6	47,61	40,92	1,56	1,34

Il riparto definitivo del fondo e l'assegnazione finale alle aziende di trasporto su gomma saranno effettuati solo attraverso la compilazione, mediante la piattaforma dell'Osservatorio del TPL, dei dati economici di bilancio riferiti al solo comparto TPL, con particolare riguardo ai mancati introiti da traffico, ai costi cessanti per la riduzione delle percorrenze chilometriche e ai costi emergenti per le politiche necessarie ai fini del contenimento del virus. Solo a seguito della rilevazione, che sarà effettuata in forma aggregata dai consorzi con i dati cumulati delle consorziate, sarà possibile determinare con certezza le risorse assegnate a Bus Company Srl a copertura delle perdite subite per il

COVID. In presenza di tale incertezza si è ritenuto di accertare prudenzialmente a bilancio le sole somme ad oggi già incassate a titolo di anticipazione.

Malgrado lo scenario contingente, la continua spinta verso l'innovazione e la forte attenzione alle esigenze del territorio, ha portato la Bus Company S.r.l. a cercare nuove soluzioni per ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità ed a ricercare soluzioni di trasporto sempre più efficaci ed efficienti da offrire alla propria utenza in previsione della ripresa. In particolare nel corso del 2020 è stata commissionata un'analisi per lo sviluppo di un sistema software per la gestione completa di servizi a chiamata in tempo reale previsti per il Comune di Cuneo, Alba e Mondovì. Tale soluzione si pone altresì l'obiettivo di rispondere in modo tempestivo, con soluzioni mirate ed attraverso l'utilizzo di nuove tecnologie, alle difficoltà di trasporto pubblico che l'emergenza epidemiologica in corso ha messo in evidenza e al rapido processo di trasformazione che sta investendo il settore della mobilità. La nuova soluzione software deve permettere all'utente la prenotazione, anche in tempo reale, di una specifica corsa agevolando le attività delle società di TPL.

INDICATORI

Di seguito viene riportato lo schema di Conto Economico Riclassificato:

Conto Economico	31/12/2020	31/12/2019
Ricavi delle prestazioni	25.695.201	34.237.433
Altri ricavi e proventi	3.613.827	4.208.143
Contributi in conto esercizio	1.840.846	1.886.726
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	31.3149.874	40.332.302
Materie prime e sussidiarie	-4.310.320	-6.981.189
Variazioni rimanenze	-148.535	49.639
Servizi	-6.061.797	-6.159.480
Godimento beni di terzi	-1.411.193	-1.611.881
TOTALE VALORE AGGIUNTO	19.218.029	25.629.391
Costo del personale	-12.746.282	-15.616.882
Oneri di gestione	-483.386	-647.766
MARGINE OPERATIVO LORDO	5.988.361	9.364.743
Ammortamenti	-5.094.285	-4.430.820
Svalutazioni ed accantonamenti	-254.290	-414.714
RISULTATO OPERATIVO	639.786	4.519.209
Proventi e oneri finanziari	-71.359	-90.235
Rettifiche finanziarie	-11.372	18.427
RISULTATO ANTE IMPOSTE	557.055	4.447.401
Imposte esercizio	38.776	-759.015
RISULTATO ESERCIZIO	595.831	3.688.386

Indicatori di risultato

Gli indicatori di risultato consentono di comprendere la situazione, l'andamento ed il risultato di gestione della società in epigrafe.

Gli indicatori di risultato presi in esame saranno:

- indicatori finanziari di risultato;
- indicatori non finanziari di risultato.

Questi, saranno misure quantitative che riflettono i fattori critici di successo della società e misurano i progressi relativi ad uno o più obiettivi.

Indicatori finanziari di risultato

Con il termine indicatori finanziari di risultato si definiscono gli indicatori di prestazione che vengono "costruiti" a partire dalle informazioni contenute nel bilancio e possono essere suddivisi in:

- indicatori reddituali;
- indicatori economici;
- indicatori finanziari;
- indicatori di solidità;
- indicatori di solvibilità (o liquidità).

Indicatori reddituali

Nella tabella che segue si riepilogano gli indicatori desumibili dalla contabilità generale che sono in grado di arricchire l'informativa già contenuta nei prospetti di bilancio.

L'analisi dello sviluppo di tali indicatori evidenzia il trend dei principali veicoli di produzione del reddito della società.

Descrizione indice	31/12/2020	31/12/2019
Fatturato	25.695.201	34.237.433
Valore della produzione	31.149.874	40.332.302
Risultato prima delle imposte	557.055	4.447.401

Di seguito vengono riportati i seguenti margini intermedi di reddito.

Descrizione indice	31/12/2020	31/12/2019
Margine operativo lordo (MOL)	5.988.361	9.364.743
Risultato operativo	639.786	4.519.209

Indicatori economici

Nella tabella che segue si riepilogano alcuni dei principali indicatori economici utilizzati per misurare le prestazioni economiche:

Descrizione indice	31/12/2020	31/12/2019
ROE netto - (Return on Equity)	2,05	22,48
ROI - (Return on Investment)	1,03	8,16
ROS - (Return on Sales)	2,49	13,20

Commento agli indici sopra riportati:

ROE netto - (Return on Equity)

L'indicatore di sintesi della redditività di un'impresa è il ROE ed è definito dal rapporto tra:

Risultato netto dell'esercizio
Patrimonio netto al netto del risultato d'esercizio

Rappresenta la remunerazione percentuale del capitale di pertinenza dei soci (capitale proprio). E' un indicatore della redditività complessiva dell'impresa, risultante dall'insieme delle gestioni operativa, finanziaria, straordinaria e tributaria.

ROI - (Return on Investment)

Il ROI (Return on Investment), è definito dal rapporto tra:

Risultato operativo
Capitale Investito

Rappresenta l'indicatore della redditività della gestione operativa: misura la capacità dell'azienda di generare profitti nell'attività di trasformazione degli input in output.

ROS - (Return on Sales)

Il ROS (Return on Sales), è definito dal rapporto tra:

Risultato operativo
Fatturato

E' l'indicatore più utilizzato per analizzare la gestione operativa dell'entità o del settore e rappresenta l'incidenza percentuale del risultato operativo sul fatturato (o eventualmente sul valore della produzione). In sostanza indica l'incidenza dei principali fattori produttivi (materiali, personale, ammortamenti, altri costi) sul fatturato.

Indicatori finanziari

Laddove la società risulti capitalizzata adeguatamente e dimostri di essere in grado di mantenere un equilibrio finanziario nel medio-lungo termine, non è necessario fornire ulteriori indicazioni in merito alla situazione finanziaria della società.

Per verificare la capacità della società di far fronte ai propri impegni, è necessario esaminare la solidità finanziaria della stessa. A tal fine, è opportuno rileggere lo Stato Patrimoniale civilistico secondo una logica di tipo "finanziaria".

Di seguito viene riportato lo schema di Stato Patrimoniale finanziario:

STATO PATRIMONIALE FINANZIARIO			
Imm. immateriali	359.028	Capitale sociale	172.420
Imm. materiali	27.587.880	Riserve	28.918.804
Imm. finanziarie	804.910	Utile esercizio	595.831
Crediti Oltre l'esercizio	116.388		
Attivo fisso	28.868.206	Mezzi propri	29.687.055
Magazzino	755.021		
Liquidità differite	19.104.818		
Liquidità immediate	13.174.949		
Attivo corrente	33.034.788	Passività consolidate	17.397.986
		Passività correnti	14.817.953
Capitale investito	61.902.994	Capitale di finanziamento	61.902.994

Indicatori di solidità

L'analisi di solidità patrimoniale ha lo scopo di studiare la capacità della società di mantenere l'equilibrio finanziario nel medio-lungo termine.

Tale capacità dipende da:

- modalità di finanziamento degli impieghi a medio-lungo termine;
- composizione delle fonti di finanziamento.

Con riferimento al primo aspetto, considerando che il tempo di recupero degli impieghi deve essere correlato “logicamente” al tempo di recupero delle fonti, gli indicatori ritenuti utili ad evidenziare tale correlazione sono i seguenti:

Descrizione indice	31/12/2020	31/12/2019
Margine primario di struttura	818.849	- 1.973.326
Quoziente primario di struttura	1,03	0,91
Margine secondario di struttura	18.216.835	14.363.757
Quoziente secondario di struttura	1,63	1,65

Il **Margine primario di struttura** è un indicatore di correlazione che si calcola con la differenza tra:

$$\text{Mezzi propri} - \text{Attivo fisso}$$

Il **Quoziente primario di struttura** si calcola con il rapporto di correlazione tra:

$$\frac{\text{Mezzi propri}}{\text{Attivo fisso}}$$

Il **Margine secondario di struttura** è un indicatore di correlazione che si calcola con la differenza tra:

$$(\text{Mezzi propri} + \text{Passività consolidate}) - \text{Attivo fisso}$$

Il **Quoziente secondario di struttura** si calcola con il rapporto di correlazione tra:

$$\frac{\text{Mezzi propri} + \text{Passività consolidate}}{\text{Attivo fisso}}$$

Con riferimento al secondo aspetto, vale a dire la composizione delle fonti di finanziamento, gli indicatori utili sono i seguenti:

Descrizione indice	31/12/2020	31/12/2019
Quoziente di indebitamento complessivo	1,09	1,76
Quoziente di indebitamento finanziario	2,09	2,76

Il **Quoziente di indebitamento complessivo** si calcola con il rapporto di correlazione tra:

$$\frac{\text{Passività consolidate} + \text{Passività correnti}}{\text{Mezzi propri}}$$

Il **Quoziente di indebitamento finanziario** si calcola con il rapporto di correlazione tra:

Passività di finanziamento
Mezzi propri

Indicatori di solvibilità (o liquidità)

Scopo dell'analisi di liquidità è quello di studiare la capacità della società di mantenere l'equilibrio finanziario nel breve, cioè di fronteggiare le uscite attese nel breve termine (passività correnti) con la liquidità esistente (liquidità immediate) e le entrate attese per il breve periodo (liquidità differite).

Considerando che il tempo di recupero degli impieghi deve essere correlato "logicamente" al tempo di recupero delle fonti, gli indicatori ritenuti utili ad evidenziare tale correlazione sono i seguenti:

Descrizione indice	31/12/2020	31/12/2019
Margine di disponibilità	18.216.835	14.363.757
Quoziente di disponibilità	2,23	1,76
Margine di tesoreria	17.461.814	13.460.202
Quoziente di tesoreria	2,18	1,71

Il **Margine di disponibilità** è un indicatore di correlazione che si calcola con la differenza tra:

Attivo corrente - Passività correnti

Il **Quoziente di disponibilità** si calcola con il rapporto di correlazione tra:

Attivo corrente
Passività correnti

Il **Margine di tesoreria** è un indicatore di correlazione che si calcola con la differenza tra:

(Liquidità differite + Liquidità immediate) - Passività correnti
--

Il **Quoziente di tesoreria** si calcola con il rapporto di correlazione tra:

(Liquidità differite + Liquidità immediate)
Passività correnti

Informazioni fondamentali per valutare la situazione finanziaria della società (comprese liquidità e solvibilità) sono fornite dal rendiconto finanziario.

In ottemperanza al disposto degli artt. 2423 e 2425-ter del codice civile, il bilancio d'esercizio comprende il rendiconto finanziario nel quale sono presentate le variazioni, positive o negative, delle disponibilità liquide avvenute nel corso dell'esercizio corrente e dell'esercizio precedente.

In particolare, fornisce informazioni su:

- disponibilità liquide prodotte e assorbite dalle attività operativa, d'investimento, di finanziamento;
- modalità di impiego e copertura delle disponibilità liquide;
- capacità della società di affrontare gli impegni finanziari a breve termine;
- capacità di autofinanziamento della società.

Informazioni sui principali rischi ed incertezze

In questa parte della presente relazione, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 2428 del codice civile, i sottoscritti intendono rendere conto dei rischi, intendendo per tali quegli eventi atti a produrre effetti negativi in ordine al perseguimento degli obiettivi aziendali, e che quindi ostacolano la creazione di valore.

I rischi presi in esame sono analizzati distinguendo quelli finanziari da quelli non finanziari e ciò che li divide in base alla fonte di provenienza del rischio stesso.

I rischi così classificati saranno ricondotti in due macro-categorie: rischi di fonte interna e rischi di fonte esterna, a seconda che siano insiti nelle caratteristiche e nell'articolazione dei processi interni di gestione aziendale ovvero derivino da circostanze esterne rispetto alla realtà aziendale.

Rischi esterni

La società è soggetta ai seguenti rischi esterni:

Competizione.

Tale rischio è legato al processo di liberalizzazione in corso nel settore in cui opera la società.

Contesto normativo e regolamentare

Il contesto normativo in cui opera la società è molto complesso. Il rischio è presidiato direttamente dagli Amministratori delegati che utilizzano l'apporto delle associazioni di categoria ANAV e ASSTRA e dei consulenti esterni.

Rischio ambientale

I punti di criticità relativi al rischio ambientale sono stati individuati nella officina di manutenzione del parco autobus, nei depositi e negli stoccaggi di oli e carburante.

Detti impianti sono monitorati costantemente.

Per quanto riguarda il parco circolante, l'impatto ambientale è correlato alla tipologia del servizio erogato.

La società ha predisposto un adeguato piano di manutenzione programmata al fine di contenere nei limiti minimi i rischi ambientali insiti nell'utilizzo dei mezzi che, si ricorda, sono sottoposti a revisione annuale.

Rischi specifici degli ambienti di lavoro

Relativamente all'igiene e sicurezza in ambiente di lavoro sono stati rispettati i dettati della legge vigente mediante la valutazione dei rischi, la predisposizione delle misure tecniche, organizzative e procedurali atte ad eliminare o ridurre i rischi individuati; è stato predisposto e attuato un programma delle misure di prevenzione che viene costantemente aggiornato.

Si ritiene che il rischio sia sufficientemente presidiato.

Rischi interni

La società è dotata di procedure informatiche che producono specifici reports i quali sono costantemente sottoposti, dai responsabili di funzione, all'attenzione degli Amministratori Delegati.

Si ritiene che l'uso appropriato di tali informazioni permetta, al momento, di presidiare i rischi interni.

Contesto normativo e regolamentare

In merito alla sicurezza dei dati e dei valori sono state poste in essere tecniche di protezione ritenute adeguate.

Rischi finanziari

La società è esposta ai seguenti rischi di tipo finanziario:

Rischio di credito

Tale rischio è individuato nella probabilità del mancato incasso dei crediti vantati verso gli Enti Pubblici e i Clienti. Al proposito si segnala che i crediti vantati verso gli Enti Pubblici sono soggetti a ritardi di pagamenti che possono generare squilibri nella gestione finanziaria della società, ma si ritiene che gli stessi non siano soggetti al rischio di solvibilità.

Per quanto riguarda i crediti, vantati verso i Clienti non Enti Pubblici, gli importi sono contenuti e non si segnala la presenza di particolari rischi di insolvenza.

Rischio liquidità

Trattasi del rischio connesso alla difficoltà di reperimento delle risorse finanziarie nei tempi e nelle quantità necessarie.

La consistenza del patrimonio aziendale, formato negli esercizi precedenti mediante la destinazione a riserva di utili maturati, ha permesso, fino ad ora, di avere una struttura delle fonti di finanziamento ritenuta equilibrata tra il breve e il medio periodo.

Rischio di tasso

Nel corso dell'esercizio 2018, la società ha stipulato un nuovo contratto di derivato IRS legato ad un mutuo chirografo dell'importo iniziale di € 4.000.000.

Nel corso dell'esercizio 2020, la società ha stipulato un nuovo contratto di derivato IRS legato ad un mutuo parzialmente garantito MCC dell'importo iniziale di € 5.500.000.

Entrambe le operazioni di copertura sono state effettuate per trasformare il tasso variabile del prestito in tasso fisso.

Il mark to market dei derivati in data 31.12.2020 è pari a euro - 106.173,41.

Informazioni relative alle relazioni con l'ambiente

L'organo amministrativo, alla luce delle sopra esposte premesse, ritiene di poter omettere le informazioni di cui trattasi in quanto non sono, al momento, significative e, pertanto, non si ritiene possano contribuire alla comprensione della situazione della società e del risultato della gestione.

Dette informazioni saranno rese ogni qualvolta esisteranno concreti, tangibili e significativi impatti ambientali, tali da generare potenziali conseguenze patrimoniali e reddituali per la società (o per il gruppo).

Informazioni relative alle relazioni con il personale

In merito a questo punto, si precisa che le informazioni rese hanno l'intento di far comprendere le modalità con cui si esplica il rapporto tra la società e le persone con le quali si collabora.

Composizione del personale al 31.12.2020

	Dirigenti		Quadri		Impiegati		Operai		Altre tipologie	
	Eser. corr.	Eser. prec.	Eser. corr.	Eser. prec.	Eser. corr.	Eser. prec.	Eser. corr.	Eser. prec.	Eser. corr.	Eser. prec.
Uomini (numero)	1	0	4	4	33	33	32	30	263	296
Donne (numero)	1	1	2	2	16	16	0	0	67	17

Anzianità lavorativa	Dirigenti		Quadri		Impiegati		Operai		Altre tipologie	
	Eser. corr.	Eser. prec.	Eser. corr.	Eser. prec.	Eser. corr.	Eser. prec.	Eser. corr.	Eser. prec.	Eser. corr.	Eser. prec.
< a 2 anni	1	0	0	0	6	9	8	7	90	115
Da 2 a 5 anni	0	0	0	0	16	13	4	3	64	62
Da 6 a 12 anni	1	1	3	4	9	11	4	4	29	55
Oltre i 12 anni	0	0	3	2	18	16	16	16	96	81

Tipo contratto	Dirigenti		Quadri		Impiegati		Operai		Altre tipologie	
	Eser. corr.	Eser. prec.	Eser. corr.	Eser. prec.	Eser. corr.	Eser. prec.	Eser. corr.	Eser. prec.	Eser. corr.	Eser. prec.
Contratto a tempo indeterminato	2	1	6	6	45	44	26	24	180	199
Contratto a tempo determinato	0	0	0	0	1	3	1	1	89	104
Contratto a tempo parziale	0	0	0	0	2	1	1	1	9	10
Altre tipologie	0	0	0	0	1	1	4	4	1	0

Altre class.	Dirigenti		Quadri		Impiegati		Operai		Altre tipologie	
	Eser. corr.	Eser. prec.	Eser. corr.	Eser. prec.	Eser. corr.	Eser. prec.	Eser. corr.	Eser. prec.	Eser. corr.	Eser. prec.

INVESTIMENTI

Si segnala che, nel corso dell'esercizio 2020, sono stati pagati gli anticipi per l'acquisto di 8 nuovi autobus Iveco Crossway Line Normal Floor 12,1 metri, da utilizzare per i servizi di linea interurbana che sono stati immatricolati a inizio 2021. Per l'acquisto sono state utilizzate le convenzioni Consip a cui erano vincolati i contributi regionali, assegnati alle società del trasporto pubblico locale operanti sul territorio piemontese da determina dirigenziale dell'Agenzia della Mobilità Piemontese incaricata del riparto; il prezzo di acquisto risulta pertanto già predefinito in quanto oggetto di offerta a seguito di gara Consip. Tale acquisto si è ritenuto necessario al fine di non perdere i contributi assegnati alla società Bus Company Srl, previsto al momento al 50% del prezzo di acquisto, ma che potrebbe risultare più alto in funzione delle risorse residue a livello regionale. Con tale acquisto si esauriscono gli impegni assunti nei confronti dell'Agenzia della Mobilità Piemontese a livello di Consorzio Granda Bus per il rinnovo contrattuale dei servizi TPL per il triennio 2017-2019 e per il contratto di proroga fino a giugno 2024.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Con riferimento al disposto dell'art. 2428, secondo comma, n. 1, Codice civile, la Società, nel corso dell'esercizio, come pure sino alla data di stesura della presente relazione, non ha effettuato investimenti attività di ricerca e sviluppo.

STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI

Ai sensi dell'art. 2428, comma 2, punto 6-bis, c.c., segnaliamo, come anticipato nel precedente paragrafo sui rischi di tasso, che la Società - alla data del 31 dicembre 2020 - ha in essere due contratti

di Interest rate swap (Irs) per la copertura del rischio di oscillazione dei tassi di interesse su finanziamenti a medio termine.

RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI E CONSOCIATE

La società possiede le seguenti partecipazioni:

- pari al 95% del capitale sociale della LINEA VERDE VIAGGI SRL con sede in Torino via Sebastiano Caboto 35, il cui valore è iscritto in bilancio in base al valore di acquisto.
- Pari al 51% del capitale sociale della IMMOBILIARE FOSSATA SRL con sede in Torino via Ottavio Assarotti 10, il cui valore è iscritto in bilancio in base al valore di acquisto. Si precisa che tale partecipazione è stata acquisita nel corso dell'esercizio.

Si segnala infine che è detenuta anche una quota di partecipazione nel CORSOZIO GRANDA BUS, nella Società Consortile a responsabilità limitata denominata EXTRA.TO e nella BANCA ALPI MARITTIME Credito Cooperativo di Carrù.

ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

Si segnala che, a partire dall'esercizio 2018, la società è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte della società EGE HOLDING SRL , con sede in Torino , via Sebastiano Caboto, n. 35 , iscritta presso il Registro delle imprese di Torino , al n.1153724 .

Per i dati dell'ultimo bilancio approvato dalla società EGE HOLDING SRL si rimanda a quanto indicato nella nota integrativa.

Si evidenzia infine, che la società EGE HOLDING SRL procederà a redigere il bilancio consolidato di gruppo, includendo pertanto anche la nostra società.

AZIONI PROPRIE E DEL GRUPPO

La società non possiede quote di capitale proprio, neppure indirettamente.

OPERAZIONI SU AZIONI PROPRIE E DEL GRUPPO

Nel corso dell'esercizio la società non ha posto in essere acquisti di azioni o quote di società controllanti, anche per il tramite di società fiduciaria o interposta persona.

AZIONI O QUOTE DI SOCIETA' CONTROLLANTI

La società non possiede, direttamente o indirettamente, azioni o quote di società controllanti.

PRIVACY

Gli Amministratori, anche se non richiesto, riferiscono che Bus Company si attiene a quanto previsto dal Regolamento Europeo 679/2016 in materia di protezione dei dati personali (GDPR) adottando tutte

le misure di sicurezza idonee richieste e monitorando periodicamente l'applicazione delle procedure interne predisposte in tema di accountability.

RIVALUTAZIONE MONETARIA

L'articolo 2426, comma 1, n. 1, del Codice civile, in materia di criteri di valutazione delle voci di bilancio stabilisce che le immobilizzazioni sono iscritte al costo di acquisto o di produzione al netto dei fondi di ammortamento.

Non è quindi di norma ammesso iscrivere in bilancio i cespiti aziendali ad un valore superiore al costo di acquisto o di produzione, anche se il valore di mercato di tali cespiti sia notevolmente e durevolmente superiore al valore di costo.

In questo senso depongono anche i principi contabili OIC, dove viene precisato che le immobilizzazioni possono essere rivalutate solo nei casi in cui la legge lo preveda o lo consenta e che, conseguentemente, non sono ammesse rivalutazioni discrezionali o volontarie delle immobilizzazioni.

La società nel corso degli anni si è avvalsa di leggi specifiche per la rivalutazione, ed in particolare prima del 2020 nel bilancio chiuso al 31.12.2005, si è avvalsa della facoltà prevista dalla Legge n. 266/2005, di rivalutare alcuni beni materiali, in particolare i bus, risultanti dal bilancio dell'esercizio in corso al 31.12.2004 e nel corso del 2015, in occasione dell'operazione straordinaria di fusione, in cui la società Bus Company S.r.l. ha incorporato la società A.T.I. Trasporti Interurbani S.p.A, è stato allocato sul parco autoveicoli il disavanzo derivante dalla fusione, e lo stesso è stato affrancato mediante il versamento dell'imposta sostitutiva.

Nel 2020 la Legge 126/2020, ha introdotto una nuova rivalutazione dei beni d'impresa.

Si sottolinea inoltre che sono previsti espliciti limiti ai valori della rivalutazione: i valori iscritti in bilancio a seguito della rivalutazione, non possono in nessun caso superare i valori effettivamente attribuiti ai beni con riguardo alla loro consistenza e alla loro capacità produttiva.

Le disposizioni introdotte dall'articolo 60 della Legge 126/2020 hanno inoltre disposto la possibilità del riconoscimento fiscale dei maggiori valori iscritti in bilancio, mediante il versamento di un'imposta sostitutiva dell'IRES e dell'IRAP, fissata al 3% del maggior valore attribuito.

La Società, dopo una attenta e scrupolosa analisi degli investimenti in beni strumentali, materiali e immateriali, presenti in bilancio, ha scelto di rivalutare il parco autobus, soprattutto alla luce della perizia di stima redatta da un perito assicurativo indipendente iscritto al ruolo che ha mostrato valori economici di un certo rilievo rispetto a quelli riportati in bilancio.

Di seguito una breve disamina delle disposizioni applicate e dei valori rivalutati.

La società detiene n. 271 autobus di proprietà presenti già nella flotta alla data di chiusura del bilancio 31.12.2019 e tuttora impiegati nel processo produttivo. Gli autobus per caratteristiche tecniche e modalità d'impiego sono distinguibili in tre categorie: autobus adibiti al trasporto pubblico locale, autobus da noleggio e autobus di lunga percorrenza. Nella prima categoria rientrano i veicoli utilizzati nell'esercizio dei contratti d'appalto e nell'ambito dei sub-affidamenti mentre la seconda e la terza categoria sono adibiti al turismo e alle linee di lunga percorrenza. Nella prima categoria rientrano

veicoli che vengono costantemente impiegati nel processo produttivo e tal fine autorizzati dall'ente appaltante, mentre nel secondo e terzo gruppo rientrano veicoli che, soprattutto per via della situazione sanitaria, circolano in misura ridotta per effetto dell'emergenza sanitaria rispetto alle stime di percorrenza previste in situazioni di normalità. Indipendentemente dalla categoria di appartenenza, si rileva che i programmi di manutenzione posti in essere dall'ufficio tecnico interno alla società, preservano in modo ottimale il loro stato. Pertanto la società ha ritenuto che il valore di mercato dei suddetti veicoli sia superiore al valore del residuo contabile. Il valore economico degli autobus è stato quindi determinato tenendo conto di quanto appena evidenziato. La perizia di stima è stata redatta da un perito assicurativo indipendente e asseverata in data 03/05/2021 presso il notaio Marcello Rebuffo di Vigone, iscritto presso il collegio notarile dei distretti riuniti di Torino e Pinerolo. Il valore del parco bus è stato complessivamente valutato in euro 25.241.741,16 con riferimento ai beni presenti nel parco veicolare al 31/12/2020 usati per l'esercizio del trasporto su gomma, ridotto ad euro 24.993.732,00 per i soli 271 mezzi altresì già presenti nel libro cespiti al 31/12/2019.

La società ha preso atto del valore di perizia e ha rivalutato il parco autobus fino a concorrenza dei valori di perizia dei 271 autobus pari ad euro 24.993.732,00.

È stato inoltre scelto di applicare il metodo contabile di ridurre il fondo di ammortamento in misura pari alla rivalutazione definita, mantenendo invariato il costo storico del bene per 241 autobus.

Per 30 autobus è stato invece applicato il metodo contabile di aumento del costo del bene. Il nuovo valore di iscrizione in bilancio degli autobus rivalutati, come previsto dal documento interpretativo OIC 7, non eccede il valore di mercato.

Di seguito l'impatto dell'operazione di rivalutazione compresa la definizione dell'imposta sostitutiva con solo riferimento agli autobus oggetto di rivalutazione:

RIVALUTAZIONE	Descrizione	Costo storico	Fondo Ammort.	Valore netto
Parco Autobus	Valore pre rivalut.	45.901.856,26	30.256.466,15	15.645.390,11
	Rivalutazione	1.666.110,46	7.682.231,43	9.348.341,89
	Valore post rivalutazione	47.567.966,72	22.574.234,72	24.993.732,00
	Imposta sostitutiva 3%			280.450,26
	Riserva di rivalutazione art. 60 della Legge 126/2020			9.067.891,63

Alla data di chiusura dell'esercizio di cui al presente bilancio, i beni della società risultano essere stati oggetto delle rivalutazioni riepilogate di seguito:

- rivalutazione di cui alla legge n. 266/2005, per euro 4.677.210.
- rivalutazione da disavanzo da fusione, per euro 4.773.903.
- rivalutazione di cui alla legge n. 126/2020, per euro 9.348.341,89

FONDI RISCHI

Si segnala che il conto rischi generici non ha subito modifiche in quanto ritenuto adeguato per rappresentare le probabili passività riferite a rischi contrattuali diversi, dovute a diseconomie e oneri

conseguenti le ristrutturazioni aziendali derivanti sia dal rinnovo del parco mezzi che dalla partecipazione a future gare integrate per l'assegnazione del trasporto pubblico locale.

Segnaliamo altresì di aver provveduto ad effettuare ulteriori accantonamenti a copertura dei probabili conguagli derivanti dal mancato rinnovo del contratto nazionale scaduto al 31.12.2017 degli autoferrotranvieri riferiti al periodo 2018-2020.

COMPOSIZIONE DEL PARCO BUS

Si segnala che il parco bus della società al 31.12.2020 è composto da numero 273 autobus, in particolare:

- Numero 168 bus extraurbani;
- numero 51 bus urbani;
- numero 6 bus suburbani;
- numero 29 bus da noleggio;
- numero 19 bus linee lunga percorrenza.

EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Il contesto sanitario, normativo ed economico per via dell'emergenza epidemiologica ancora in corso ed in continua evoluzione, rende complessa la stima dell'impatto che tale pandemia potrà avere ancora nel corso dell'esercizio 2021, benché sulla base delle prime evidenze è probabile che continui a produrre un effetto negativo legato alle importanti misure contenitive e restrittive adottate dall'Autorità Governativa anche sull'anno in corso, soprattutto con riguardo alla ridotta operatività dei servizi di noleggio e delle linee internazionali previste ancora almeno fino alla fine del mese maggio. Per quanto riguarda il servizio di trasporto pubblico locale dei passeggeri, le attività proseguono seppur in maniera discontinua ma con ricorso a corse aggiuntive negli orari di punta per garantire il distanziamento sociale sui servizi scolastici. Si rileva su questo fronte che malgrado il contenimento dei costi variabili si continua a registrare un significativo calo dei passeggeri e pertanto dei ricavi di biglietteria. Si prevedono gli stessi livelli di costo per servizi di sanificazione e di attrezzature idonee a salvaguardare la salute dipendenti, sia nei depositi che nei bus in circolazione, come da disposizioni COVID-19.

La Bus Company Srl continua ad adoperarsi adottando tutte le azioni operative ed economico - finanziarie possibili volte a mitigare l'impatto di tale scenario nel breve periodo. In particolare le azioni intraprese hanno riguardato:

- Fondo di solidarietà autoferrotranvieri: è stata richiesta nuovamente l'attivazione a partire dal mese di marzo 2021 del fondo di solidarietà autoferrotranvieri per un numero significativo di dipendenti della Bus Company Srl. La durata massima di questa misura è prevista, al momento, fino a fine giugno 2021. Ciò permetterà di contenere il costo del personale in funzione delle ridotte percorrenze chilometriche e degli effetti indotti derivanti dalla contrazione della domanda di trasporto.

- Smart working: continua la modalità di lavoro agile al fine di consentire di portare avanti le attività indispensabili per la continuità aziendali.

Si ritiene che questi strumenti, a cui si potranno aggiungere eventuali ulteriori agevolazioni stabilite dal Governo, che saranno attentamente monitorate, permetteranno anche per il 2021 di ridurre gli effetti negativi di questo periodo di riduzione/interruzione delle attività sia sotto il profilo finanziario che sotto l'aspetto economico. Si sottolinea che la società Bus Company Srl ha deciso di adottare un comportamento etico continuando a pagare nel rispetto delle scadenze tutti i fornitori senza richiedere dilazioni di pagamento per evitare di mettere in difficoltà i propri partner commerciali contribuendo alla sostenibilità dell'indotto.

Inoltre, la Bus Company Srl, considerata l'emergenza sanitaria in atto, continua a predisporre previsioni finanziarie aggiornate con cadenza mensile in base all'evolversi della situazione e delle informazioni disponibili in continua evoluzione, volte a simulare i potenziali effetti finanziari della pandemia, sia a breve che a medio termine.

Dall'analisi di tali dati previsionali aventi come termine il 30 giugno 2022 emerge che Bus Company Srl è in grado di adempiere ai propri impegni finanziari. Emerge altresì dall'analisi degli scenari più pessimistici, nei quali viene ipotizzata una netta riduzione dei ricavi derivanti da noleggi e biglietteria per gran parte dell'anno 2021, una riduzione delle disponibilità di Tesoreria; pertanto in via precauzionale la società sta valutando di ricorrere a nuovi apporti di finanza fino alla concorrenza massima di Euro 665.000,00 con ricorso a Garanzia Sace (D.L. 8 aprile 2020 n. 23, convertito con modificazioni nella Legge del 5 giugno 2020, n. 40 e modifiche introdotte dalla Legge 30 dicembre 2020, n. 178, pubblicata nella G.U. n. 322 del 30 dicembre 2020, art. 1-bis.1 finalizzato al sostegno del capitale circolante).

Sulla base delle previsioni economico – finanziarie disponibili alla data di redazione del presente bilancio, si ritiene confermato il presupposto della continuità aziendale.

Anche per il 2021 la società intende investire in soluzioni innovative a favore della mobilità. In particolare a febbraio è stata lanciata la nuova divisione Nolè, con marchio dedicato, che si occuperà del noleggio auto, bici e monopattini elettrici 24 ore su 24 con l'obiettivo di garantire l'ultimo miglio. Il progetto si pone come obiettivo di rispondere a due diverse esigenze: il servizio di noleggio con prenotazione anticipata ovvero un servizio di sharing dell'ultimo minuto non pianificato. Entrambe le soluzioni saranno supportate da tecnologie innovative che abbattano le barriere all'accesso e consentono la fruizione dei servizi senza intervento di operatori in loco.

All'inizio del 2021 si sono avviate due importanti sperimentazioni per la gestione dei titoli di viaggio su smartphone. La completa dematerializzazione e l'adozione di un sistema account based sono i pre-requisiti indispensabili per l'avvio di nuovi servizi di Mobility as a Service (MaaS).

CLIMA SOCIALE, POLITICO E SINDACALE

Segnaliamo che il contratto integrativo aziendale è stato sottoscritto il 20 gennaio 2016 ed è tutt'ora in

vigore.

Per quanto attiene al premio di risultato, l'emergenza epidemiologica ha portato alla mancata circolazione dei mezzi con una significativa riduzione dei chilometri effettuati per il TPL e il fermo totale del settore noleggio e linee di lunga percorrenza Flixbus. Per questo, in parziale deroga a quanto previsto dall'accordo aziendale istitutivo del PdR del 18 marzo 2019, con verbale di accordo in data 5 febbraio 2021 si è concordato che il PdR fosse riparametrato per ciascun lavoratore avente diritto al premio al 75% del premio stesso, senza alcuna variazione dei criteri di raggiungimento delle voci premiali.

Per quanto attiene al CCNL Autoferrotranvieri, scaduto il 31/12/2017, si sono svolti nei mesi di marzo ed aprile 2021 una serie di incontri tra le Associazioni datoriali e le Segreterie Nazionali di Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Faisa-Cisal, Ugl-Fna. Ad oggi risulta proclamato uno sciopero nazionale della durata di ventiquattro ore per la giornata del 1° giugno 2021; l'iniziativa delle Organizzazioni sindacali fa seguito alla seconda astensione dal lavoro della durata di ventiquattro ore tenutasi lo scorso 26 marzo, mentre la prima, della durata di quattro ore, si è tenuta lo scorso 8 febbraio. Tale decisione, ad avviso delle Associazioni, non appare giustificata dallo stato del confronto in atto. Le Associazioni datoriali hanno infatti accolto la proposta del Sindacato di definire per il settore un accordo ponte che preveda l'erogazione di una somma una tantum per il periodo pregresso, collocandola nella complessa fase di crisi sanitaria ed economica che stanno vivendo le aziende, pur restando ancora ampia la distanza delle posizioni sulla misura della stessa, e il contestuale avvio del confronto per il vero e proprio rinnovo della parte economica e normativa del ccnl. Al momento non sono previsti ulteriori incontri tra le parti.

SISTEMA DI GESTIONE DELLA QUALITA'

Il sistema di gestione per la qualità di Bus Company S.r.l., certificato da Ancis, è conforme alla norma UNI EN ISO 9001:2015 per il seguente campo di applicazione: "Progettazione ed erogazione di servizi di trasporto persone su gomma (regolari, regolari specializzati, di linea interregionali, di linea internazionali e noleggi). Erogazione servizi di trasporto persone a mezzo funicolare (IAF 31)".

SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE

Il sistema di gestione ambientale di Bus Company S.r.l., certificato da Ancis, è conforme alla norma UNI EN ISO 14001:2015 per il seguente campo di applicazione limitatamente alle attività di "Progettazione ed erogazione di servizi di trasporto persone su gomma (regolari, regolari specializzati, di linea interregionali, di linea internazionali e noleggi), rifornimento; lavaggio e pulizia mezzi; rimessaggio; manutenzione e riparazione meccanica, elettrica e di carrozzeria dei relativi autobus; gestione delle infrastrutture correlate (IAF 31)".

RISULTATO DELL'ESERCIZIO

In conclusione desideriamo ringraziare Voi Soci per la fiducia accordataci e nel contempo Vi invitiamo

ad approvare il Progetto di Bilancio e la Nota Integrativa dell'esercizio chiuso al 31.12.2020, redatti secondo legge, unitamente alla presente relazione così come Vi vengono sottoposti.

Ciò premesso l'Organo Amministrativo scrivente ritiene di formulare una proposta di destinazione dell'utile di esercizio ammontante a euro 595.831,00 interamente a Riserva Straordinaria, in quanto la riserva legale ha raggiunto il limite del 20% del Capitale Sociale.

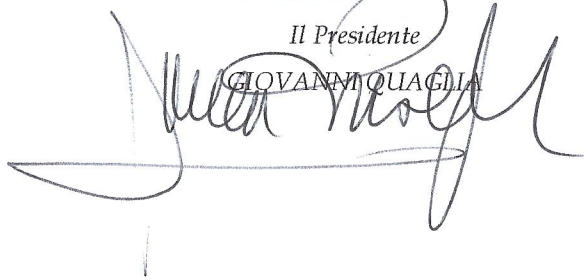
Sulla scorta delle indicazioni che sono state fornite, Vi invitiamo ad approvare la proposta di destinazione dell'utile sopra indicata.

Torino, 07 maggio 2021

PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Presidente

GIOVANNI QUAGLIA

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Giovanni Quaglia', is written over the printed name. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.