

agenzia
unica



per la Mobilità
e il Trasporto
Pubblico Locale

**RELAZIONE SULLA GESTIONE
AL BILANCIO DI ESERCIZIO 2024**
Amministratore unico
Avv. Marina Balsamo
(nomina Ass. Ord. 23-06-2023)



Organizzazione con Sistema
di gestione per la Qualità certificato
UNI EN ISO 9001:2015



Signori Soci,

la presente relazione ai sensi dell'art. 2428 C.C., contiene un'analisi della situazione della società, dell'andamento e del risultato della gestione 2024 conclusa con un utile pari ad Euro 190.730,89.

La convocazione dell'assemblea ordinaria è stata effettuata nel rispetto del maggior termine previsto dall'art. 2364, ultimo comma, C.C. e dall'art. 13, primo comma, dello Statuto della Società (180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale), come riportato nella Determinazione dell'Amministratore unico n. prot. 690 del 29-04-2025.

Andamento della gestione

La Società conseguentemente alla Deliberazione della Giunta Regionale del 29-10-2021 n. 1050 è stata attivata quale *Agenzia unica per la mobilità e il trasporto pubblico locale*, nel rispetto delle previsioni normative di cui all'articolo 19-bis della Legge regionale n. 37/1998. Sin dall'anno 2021 è iniziato il processo di trasferimento dei contratti di servizio TPL gomma e ferro e delle relative funzioni di gestione, controllo e monitoraggio derivanti dal subentro dell'Agenzia nei citati contratti.

Le attività nelle quali la Società è articolata, anche da un punto di vista gestionale e contabile, sono suddivise in due partizioni: a) Divisione 1 [DIV1] che corrisponde all'attività ordinaria; b) Divisione 2 [DIV2] che corrisponde all'attività dell'Agenzia afferente il Patrimonio destinato (costituito in data 28-08-2019 con atto notarile registrato a Perugia in data 04-09-2019 n. 4629 e Regolamento del patrimonio destinato approvato dall'assemblea dei soci in data 20-12-2021).

La Società, a seguito della definizione del Piano di ristrutturazione ex art. 67, comma 3, lettera d) della L.F. e conseguente conclusione dell'Accordo di risanamento con il ceto bancario (fine 2021), opera nel rispetto delle previsioni del Piano e uniforma la gestione ai contenuti dello stesso.

Conseguentemente, ai fini gestionali, la massima attenzione è rivolta alla DIV1, stante la necessità di procedere ad un costante e rigido monitoraggio e controllo, in particolare, delle componenti negative di reddito ed al loro costante contenimento.

La DIV2, proprio in virtù della disciplina prevista dall'atto costitutivo e dal regolamento del Patrimonio destinato, opera nel rispetto dei vincoli e degli indirizzi dei citati atti e dall'anno 2023, anche di quanto contenuto nel Protocollo d'intesa siglato tra Regione Umbria, Provincia di Perugia e Provincia di Terni e gran parte dei Comuni.

Il Protocollo d'intesa siglato tra i citati Enti influenza e vincola l'attività dell'Agenzia in quanto in esso è prevista la disciplina del regime transitorio, ovvero il periodo fino alla definitiva aggiudicazione dei servizi di TPL messi a gara e la partenza dei nuovi servizi post gara (prevista per fine giugno 2026), che l'Agenzia stessa gestisce in virtù dei subentri operativi effettuati, nonché principi e criteri che disciplineranno i rapporti con gli Enti nel periodo previsto degli 8 anni della concessione.

Di seguito i contratti nei quali l'Agenzia è subentrata operativamente:

TPL GOMMA

- Regione Umbria - Servizi interregionali e sostitutivi;
- Provincia di Perugia;
- Comune di Perugia;
- Comune di Marsciano;
- Comune di Deruta;
- Comune di Todi;
- Comune di Castiglione del Lago;
- Comune Città di Castello;

- Comune di Corciano;
- Comune di Bastia Umbra;
- Comune di Spello;
- Comune di Foligno;
- Comune di Gubbio;
- Provincia di Terni;
- Comune di Terni;
- Comune di Orvieto (compresa la funicolare);
- Comune di Amelia;
- Comune di Narni;

NAVIGAZIONE LAGO TRASIMENO

- Provincia di Perugia / Busitalia Sita Nord S.r.l.

TPL FERRO

- Contratto di servizio linea FCU gestore Busitalia Sita Nord S.r.l.;
- Contratto di servizio linea regionale Trenitalia S.p.A.;
- Contratto di servizio linea FCU e regionale gestore unico Trenitalia S.p.A. (decorrenza nuovo contratto 01-01-2024);

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA REGIONALE FCU

- Contratto di programma gestore RFI S.p.A.;

LINEA AV PERUGIA – MILANO – TORINO (FRECCIAROSSA)

- Contratto commerciale con Trenitalia S.p.A.;

MINIMETRO' DI PERUGIA

- Contratto di servizio subentro operativo al Comune di Perugia;

Con Deliberazione della Giunta Regionale n. 520/2022 la Regione Umbria ha individuato l'Agenzia quale soggetto attuatore per quanto riguarda gli investimenti nel TPL, in particolare il rinnovo del parco rotabile funzionale alla gara TPL. Detti investimenti seguono linee di finanziamento ministeriali che comportano un orizzonte temporale di investimenti fino a tutto il 2033.

Nel dicembre 2022, l'Agenzia ha acquistato n. 19 autobus elettrici, con risorse finanziarie rivenienti dal D.M. 315/2021, per complessivi Euro 10.139.185,00; gli autobus sono stati consegnati dal fornitore individuato a mezzo accordo quadro Consip a marzo 2024 e sono state espletati tutti gli adempimenti necessari al collaudo e immatricolazione. E' stato, altresì, siglato contratto di usufrutto con l'attuale gestore del TPL per la messa a disposizione dei mezzi, i quali, in parte, sono stati posti in uso recentemente nei servizi della zona di Assisi e Foligno.

Nel corso dell'anno 2024 la Regione Umbria, con Deliberazione della Giunta Regionale n. 588 del 19-06-2024, in merito alla infrastruttura ferroviaria regionale FCU ha provveduto all'affidamento all'Agenzia, in continuità con i precedenti atti, della gestione patrimoniale del demanio ferroviario regionale.

La DIV2 è altresì investita e prevalentemente occupata nelle attività e adempimenti riguardanti la GARA TPL UMBRIA che ha visto la pubblicazione, nel mese di marzo 2024, del bando e l'avvio, pertanto, dell'intera procedura che ha portato a ricevere le "manifestazioni di interesse" (la cui scadenza era fissata per il giorno 28-06-2024 ore 12.00)

da parte delle realtà interessate. Ad oggi la fase di prequalifica è stata conclusa ed il RUP ha comunicato che non vi sono state esclusioni di operatori economici che avevano presentato domanda.

Pertanto, in virtù di quanto riportato, l'andamento della gestione è caratterizzato da un percorso operativo-gestionale composto da elementi di rigidità e di quasi totale assenza di flessibilità:

- la DIV1 vede la gestione "stretta" dai vincoli sanciti dal Piano di ristrutturazione e dall'Accordo di risanamento;
- la DIV2 dalle previsioni obbligatorie riguardanti la gestione del Patrimonio destinato (Fondo regionale trasporti e risorse aggiuntive degli EE.LL. finalizzate al pagamento dei servizi TPL gomma – ferro – altri contratti).

Di seguito il *Conto Economico 2024 a valore aggiunto* al fine di esplicitare i risultati economici conseguiti dalla Società nel suo complesso (con confronto anche al precedente anno) e la partizione DIV1 e DIV2 riferita al 2024.

CONTO ECONOMICO A VALORE AGGIUNTO	31/12/2024	31/12/2023	Att. Ord. (DIV 1)	Patr. Dest. (DIV 2)
Ricavi e proventi operativi	140.316.908	98.245.416	7.629.843	132.687.065
- rettifica proventi straordinari	-1.920.421	-4.087.423	-1.717.772	-202.649
VALORE DELLA PRODUZIONE	138.396.487	94.157.993	5.912.071	132.484.416
Costi esterni	134.259.043	91.387.978	2.234.228	132.024.815
- rettifica oneri straordinari	-185.698	-451.838	-26.358	-159.340
COSTI ESTERNI NORMALIZZATI	134.073.345	90.936.140	2.207.870	131.865.475
VALORE AGGIUNTO	4.323.142	3.221.853	3.704.201	618.941
Costo del personale	729.428	834.958	105.903	623.525
MOL	3.593.714	2.386.895	3.598.298	-4.584
Ammortamenti / svalutazioni	3.389.469	4.160.310	3.389.469	0
Ricavi / oneri diversi	1.315.855	1.033.396	1.315.855	0
RISULTATO OPERATIVO (MON)	-1.111.610	-2.806.811	-1.107.026	-4.584
Saldo proventi / oneri finanziari	-88.691	-541.327	-132.000	43.309
Risultato gestione straordinaria	1.734.723	3.635.585	1.734.723	0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	534.422	287.447	495.697	38.725
Imposte sul reddito	343.691	59.169	327.412	16.279
RISULTATO D'ESERCIZIO	190.731	228.278	168.285	22.446

L'attività ha visto, per il secondo anno consecutivo, un cospicuo incremento dei ricavi, legato alla DIV2, per l'entrata definitiva a regime del trasferimento dei contratti da parte degli Enti e subentro operativo effettuato dall'Agenzia che ha comportato aumento cospicuo dei

contributi, al quale è però conseguito aumento di pari rilevanza dei costi sostenuti per servizi di TPL e altri contratti.

Il MOL (Margine operativo lordo) conseguito evidenzia un significativo innalzamento rispetto all'anno precedente, confermando l'incisività dell'attività di razionalizzazione delle spese (iniziata nel secondo semestre dell'anno 2023), con monitoraggio costante e controllo dei costi della gestione corrente in DIV1. Il tutto funzionale all'allineamento delle componenti negative di reddito, rispetto alle funzioni svolte e all'assetto organizzativo-operativo necessario nei prossimi anni, per fronteggiare la fase immediatamente antecedente all'entrata in vigore dei servizi di TPL posti a gara e alla implementazione della centrale di monitoraggio regionale del TPL.

E' continuata l'attività di riconciliazione crediti/debiti con gli Enti locali che ha portato al raggiungimento del target del 98% di allineamento e l'attività svolta dall'ufficio legale interno all'Azienda, con l'ausilio di un legale esterno, per analisi e recupero dei crediti commerciali (in particolare riferiti alla DIV 1). Tale attività ormai divenuta strutturale, vista l'esigenza di garantire un costante flusso di entrate ed evitare che alcune posizioni possano incagliarsi, proseguirà in maniera costante nel corso del corrente anno.

Come evidenziato nella relazione al bilancio 2023, con riferimento alla DIV2, questa attività di contenimento e razionalizzazione dei componenti negativi di reddito è di fatto marginale, avendo una struttura economica frutto per la totalità di contributi TPL (componenti positivi di reddito) e di servizi pagati di TPL (componenti negativi di reddito).

A livello di struttura patrimoniale di seguito i principali elementi dello *Stato Patrimoniale 2024*:

Stato patrimoniale 2024	31/12/2024	31/12/2023
Attivo		
B) Immobilizzazioni		
Totale immobilizzazioni immateriali	371.224	434.308
Totale immobilizzazioni materiali	55.211.474	47.925.555
Totale immobilizzazioni finanziarie	3.762.913	3.759.151
Totale immobilizzazioni (B)	59.345.611	52.119.014
C) Attivo circolante		
Totale rimanenze	1.095.782	2.270.000
Totale crediti verso clienti	14.990.124	12.696.228
Totale crediti tributari	9.955.470	5.097.439
Totale crediti verso altri	42.278.116	40.179.102
Totale attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	304.171	499.999
Totale disponibilità liquide	1.271.298	9.802.840
Totale attivo circolante (C)	69.894.961	70.545.608
Ratei e risconti (D)	53.362	53.755
Totale attivo	129.293.934	122.718.377
Passivo		
A) Patrimonio netto		

I – Capitale	26.491.374	26.491.374
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	-5.628.660	-5.856.938
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	190.731	228.278
Totale patrimonio netto (A)	21.053.447	20.862.715
B) Fondi per rischi e oneri		
Totale fondi per rischi ed oneri (B)	424.993	424.993
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato (C)	103.017	113.532
D) Debiti		
Totale debiti verso banche	13.293.235	16.371.658
Totale debiti verso altri finanziatori	0	0
Totale acconti	768.773	521.174
Totale debiti verso fornitori	43.144.442	39.476.331
Totale debiti tributari	2.816.971	2.251.980
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	155.475	207.998
Totale altri debiti	37.053.945	38.916.930
Totale debiti (D)	97.232.841	97.746.071
Ratei e risconti (E)	10.479.636	3.571.066
Totale passivo	129.293.934	122.718.377

Per quanto concerne la DIV1:

- la diminuzione delle *rimanenze (passate da Euro 2.270.000 a Euro 1.174.218)* è derivata dall'entrata a regime, nel secondo semestre 2024, della vendita del materiale ferroso dell'infrastruttura FCU, effettuato da RFI per conto di UTPL, in virtù degli accordi sottoscritti a fine 2023; sulla base delle informazioni acquisite direttamente da RFI, si prevede una ulteriore fase di vendita (presumibilmente l'ultima) nel corso del corrente anno 2025;
- la diminuzione del *totale dei debiti verso banche per Euro 3.078.423 (da Euro 16.371.658 a Euro 13.293.235)* è frutto del rispetto, nel corso dell'anno 2024, delle obbligazioni di pagamento di cui al Piano di ristrutturazione dei debiti ex art. 67, L.F. Le previsioni del Piano sono state puntualmente assolte e con gli istituti di credito, periodicamente, vi sono confronti finalizzati al monitoraggio degli adempimenti;

Per quanto concerne la DIV2:

- il *Totale crediti verso altri* evidenzia un aumento di Euro 2.099.014 conseguente ai contributi che l'Agenzia deve ricevere da parte degli EE.LL. a fronte del pagamento dei servizi di TPL;
- la diminuzione del *Totale disponibilità liquide* per Euro 8.531.542 riguarda l'entrata a regime dell'attività di liquidazione, nel rispetto delle scadenze previste, dei corrispettivi di TPL e dell'impatto, nel corso dell'anno 2024, della dinamica legata al formarsi dei crediti tributari;

- l'aumento del *Totale debiti verso fornitori* per Euro 3.668.111 è sempre legato ai debiti verso i Gestori di TPL prevalentemente per corrispettivi ultimo bimestre 2024 e saldi 2024 (con fatturazione 2025).

Anche quest'anno necessita particolare evidenza e distinta trattazione il **Totale crediti tributari** che ammonta al 31-12-2024 ad Euro 9.955.470, destinata a crescere nel corso del corrente anno, per un importo stimato di circa ulteriori Euro 5.000.000).

I contributi che gli EE.LL. trasferiscono all'Agenzia vengono assoggettati, ai sensi dell'art. 28, ultimo comma, D.P.R. n. 600/1973, alla ritenuta di acconto (IRES) del 4%; tale assoggettamento comporta che le somme incassate dall'Agenzia sono al netto di detta ritenuta. Per procedere al pagamento dei corrispettivi per servizi di TPL, le somme disponibili sono i contributi trasferiti dagli Enti meno la citata ritenuta, che a sua volta genera per l'Agenzia un **credito tributario** (esposto in dichiarazione annuale dei redditi) nei confronti dell'Erario. Tale credito ha una ragionevole monetizzazione non prima di 3 anni dalla richiesta di rimborso, pertanto, il citato meccanismo finanziario, **comporta un evidente e rilevante squilibrio** che già nel corso dell'anno 2024 ha iniziato a produrre effetti degenerativi comportando uno **sfasamento nella liquidità disponibile**.

Per evitare che la carenza di liquidità, causata dall'accumularsi tempo per tempo, del credito IRES, comporti serie difficoltà per le liquidazioni alle scadenze previste dei corrispettivi del TPL, risulta non più rinviabile un'azione volta a rivedere il meccanismo di trasferimento dei contributi dagli EE.LL. all'Agenzia.

Ambiente e personale

Dal punto di vista delle tematiche ambientali, le caratteristiche delle attività svolte dalla Società (prevalentemente di natura amministrativa e servizi) non comportano adempimenti di particolare rilevanza al di fuori degli obblighi ordinari concernenti lo smaltimento; il tutto è circoscritto al rispetto delle normative vigenti e del controllo che le stesse siano rispettate da clienti e fornitori, con riferimento a tutte quelle attività che coinvolgono direttamente la Società.

In merito al personale e all'assetto organizzativo, la Società ha chiuso il 2024 con n. 15 unità complessive (di cui 10 dipendenti e 5 unità assegnate da altri Enti) che risultano anche alla data attuale. La prima fase di riorganizzazione, iniziata nel mese di settembre 2023, è stata ultimata, ma necessita di un completamento entro la fine del corrente anno, con una proiezione di medio-lungo periodo, compatibile con i tempi della gara e la programmazione delle attività ad essa connesse, le quali richiedono e richiederanno la predisposizione di un adeguato "tessuto organizzativo" in grado di procedere e rispettare quanto riportato nei documenti di programmazione degli Enti e della gara stessa.

Dal punto di vista economico, l'obiettivo del contenimento dei costi del personale ha prodotto i suoi effetti con una riduzione di oltre Euro 105.000. Tale andamento di contenimento della spesa non potrà essere assicurato una volta che l'organizzazione dovrà essere adeguata alle nuove esigenze funzionali ed operative, pre-gara e post gara, ma dovrà seguire, semmai, un andamento contenuto nella dinamica dei costi in rapporto al personale impiegato.

Strumenti finanziari e analisi dei rischi diversi

In considerazione delle caratteristiche delle attività che la Società svolge e della conseguente netta "partizione" tra DIV1 e DIV2, oltre a premettere che non sono stati attivati strumenti finanziari né sono gestiti strumenti finanziari rivenienti da precedenti gestioni, si riportano di seguito le valutazioni in merito all'analisi dei rischi:

Rischio finanziario (rischio di mercato – rischio di credito – rischio di liquidità)

Si riporta quanto nella relazione dello scorso anno.

Non sono presenti particolari rischi di natura strettamente finanziaria, ciò in quanto la DIV1, in virtù del Piano di ristrutturazione e dell'Accordo di risanamento non è esposta, per queste partite, a turbolenze derivanti dalle variazioni dei tassi di interesse, inoltre, non essendoci nei conti correnti ordinari possibilità di saldi negativi e non essendo possibili operazioni sul mercato creditizio, l'andamento dei tassi di interesse non comporta impatti rilevanti.

Il mercato di riferimento non rappresenta alcun potenziale rischio trattandosi di attività che la Società svolge, nella veste di Agenzia unica per la mobilità e il trasporto pubblico locale, legate direttamente o indirettamente al settore del TPL, in attuazione di disposizioni normative o atti di delega funzioni/attività rivenienti dagli Enti in particolare la Regione Umbria.

Il rischio di credito, riferito alle posizioni "clienti", nella DIV2 non rappresenta alcuna criticità, in quanto gli EE.LL. trasferiscono i contributi periodicamente, a fronte di impegni assunti verso l'Agenzia con specifici atti amministrativi, pertanto è assolutamente remota la possibilità di incorrere in posizioni insolute; viceversa, nella DIV1, le locazioni attive hanno necessità di essere costantemente monitorate per non incorrere in situazioni di potenziale rischio di insolvenza e quindi mancata riscossione (ovviamente non per quelle il cui conduttore è Busitalia Sita Nord S.r.l. e che rappresentano la maggior parte).

Con specifico riferimento al rischio di liquidità (più che altro da intendere come tensioni di liquidità), come detto in precedente parte del presente documento, l'aspetto di maggior criticità è strettamente legato al meccanismo della ritenuta del 4% operata dagli EE.LL. sulle somme trasferite a titolo di contributi. La ritenuta operata dagli Enti provoca un effetto drenante rispetto alla liquidità disponibile, di fatto immobilizzando per un periodo medio/lungo, una quantità ingente di risorse destinate ai pagamenti dei servizi di TPL. La programmazione finanziaria adottata dalla seconda metà del 2023 e ripetuta nell'anno 2024 può, soltanto temporaneamente e parzialmente, far fronte ad eventuali squilibri potendo agire soltanto sul versante uscite.

Attività di ricerca e sviluppo

La Società non ha effettuato spese o investimenti inquadrabili all'interno della categoria R&S.

Investimenti

Gli investimenti dell'esercizio ammontano ad Euro 371.224, classificati tra le immobilizzazioni immateriali e sono stati generati da manutenzioni su beni di terzi, con principale voce di spesa legata a beni in concessione del patrimonio regionale FCU.

Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consociate

Metro Perugia S.C. a R.L. impresa controllata

Cirié Parcheggio S.r.l. impresa collegata

Foligno Parcheggio S.r.l. impresa collegata

La Società non ha avuto rapporti che per rilevanza sono meritevoli di essere menzionati.

La Società non possiede azioni proprie e non ha società controllanti.

Evoluzione prevedibile della gestione

La Società svolge a regime tutte le attività connesse al subentro operativo nei contratti di servizio del TPL ferro, gomma, navigazione e minimetrò. Monitoraggio, controllo e

rendicontazione agli Enti vengono effettuate nel rispetto della periodicità prevista. A tal fine, le strutture interne hanno adottato idonee procedure amministrativo-contabili. Sono in corso le procedure ad evidenza pubblica per l'acquisto di ulteriori autobus, finanziati con fondi nazionali derivanti da appositi decreti ministeriali, rispettando il piano investimenti autobus compatibile con le previsioni della GARA TPL UMBRIA. Quest'ultima è la gara per la centrale di monitoraggio regionale, che su delega della Regione Umbria sarà svolta dall'Agenzia, saranno le attività che impegneranno le strutture aziendali e, come detto in altra parte del documento, sarà necessario il completamento/adeguamento dell'organizzazione interna. Il tutto in considerazione della mole di adempimenti e procedure che dovranno essere attuate.

La Deliberazione della Giunta Regionale n. 588 del 19-06-2024, in merito alla infrastruttura ferroviaria regionale FCU, ha affidato all'Agenzia, in continuità con i precedenti atti, la gestione patrimoniale del demanio ferroviario regionale. L'attività gestionale è stata sin da subito espletata con un presidio costante, necessario per far fronte alle problematiche riscontrate. E' in via di implementazione una procedura che prevede l'utilizzo di un gestionale dedicato, in grado di digitalizzare tutta la documentazione, i dati e le informazioni utili ad una corretta, efficace, efficiente ed economica gestione.

Infine riguardo la ex ferrovia Spoleto/Norcia, in considerazione degli intendimenti della Regione Umbria di acquisirne la proprietà dall'Agenzia del Demanio, con conseguente interruzione della concessione tuttora esistente in capo alla Società, si attendono gli sviluppi che i due Enti intenderanno adottare, auspicando un celere percorso che permetta di dismettere questo "ramo" d'azienda e non sottrarre inutilmente risorse umane, finanziarie e strumentali al "core business" aziendale.

Sedi secondarie

Nei primi mesi dell'anno 2024 è stata resa operativa la sede di Terni (Piazza della Rivoluzione francese), all'interno dell'immobile di proprietà della Società, oggetto di locazione al gestore Busitalia Sita Nord S.r.l.

La riapertura della sede è avvenuta in seguito al subentro da parte dell'Agenzia in tutti i contratti TPL del "ternano" (Provincia di Terni, Comune di Terni, Amelia, Narni, Orvieto); ciò al fine di poter gestire tempestivamente le problematiche e fornire una costante interlocuzione e punto di riferimento per gli Enti, nonché avere la possibilità di procedere con l'attività programmata di controllo e monitoraggio sul territorio dei servizi forniti dal gestore. A tale sede sono state destinate n. 2 unità fisse di personale, entrambe residenti a Terni, con esperienza pluriennale in materia, che agiscono in stretto coordinamento e costante collaborazione con le unità di personale presenti a Perugia.

Approvazione del bilancio

Alla luce di quanto riportato nel presente documento, nel confermare la necessità di un impegno verso un'attività gestionale rigorosa e capillarmente monitorata, propongo ai Signori Soci l'approvazione del Bilancio di esercizio 2024 così come presentato con destinazione dell'utile conseguito pari ad Euro 190.730,89 a copertura delle perdite pregresse.

***L'amministratore unico
Avv. Maria Balsamo***