

BILANCIO

31/12/2022

SUN S.p.A.

Società Unipersonale soggetta alla direzione e coordinamento del Comune di Novara

Sede in: Via P. Generali, n. 25 - NOVARA 28100 (NO)

Capitale Sociale: 2.046.400 Euro interamente versato

Registro delle imprese di Novara

Numero di iscrizione: 00123660037

R.E.A. di Novara Nr. 88599

Partita IVA: 01651850032 Codice Fiscale: 00123660037

RELAZIONE SULLA GESTIONE AL **31/12/2022**

Indice

Gli organi sociali e la compagine societaria	pag. 3
Amministratore Unico	
Collegio Sindacale	
Società di Revisione	
Azionisti	
Andamento e risultato della gestione	pag. 5
Investimenti	pag. 44
Analisi adozione del presupposto della continuità aziendale	pag. 52
Informazioni attinenti agli altri principali rischi ed incertezze cui la società è esposta	pag. 61
Informazioni attinenti all'ambiente e al personale	pag. 63
Attività di ricerca e sviluppo	pag. 66
Rapporti con imprese controllate, collegate	pag. 66
Azioni proprie	pag. 67
Sedi secondarie	pag. 67
Attività di direzione e coordinamento	pag. 67

Gli organi sociali e la compagine societaria

Gaetanino D'Aurea

Amministratore Unico

Collegio Sindacale

Mauro Nicola

Presidente

Paola Dall'Oco

Sindaco effettivo

Roberto Drisaldi

Sindaco effettivo

Società di Revisione

BDO Italia S.p.A.

Azionisti

Comune di Novara

Quota di partecipazione

100%

Signor Socio,

Il progetto di bilancio dell'esercizio al 31 dicembre 2022, che oggi è chiamato ad approvare, coincide con il terzo bilancio di chiusura, annualità completa, del rinnovato organo amministrativo, nominato dapprima con decreto del Sindaco di Novara del 01/08/2018 e successivamente riconfermato con i decreti del 10/07/2019 e del 07/07/2022, approvati dall'assemblea societaria.

Si tratta dell'ottavo bilancio d'esercizio, che comprende l'intera annualità 2022, approvato da un Amministratore Unico. La possibilità di affidare l'amministrazione ad un Amministratore Unico è stata introdotta nello Statuto societario con verbale di Assemblea Straordinaria degli Azionisti del 27/06/2014, redatto dal Notaio Vittorio Galliano di Novara (rep. n.10.500 - racc. n.7330).

Nella nota integrativa sono fornite le notizie attinenti l'illustrazione del bilancio al 31/12/2022, che chiude con una perdita di € 274.125, da raffrontarsi, per quanto riguarda gli esercizi sociali interessati dall'emergenza da COVID-19, con l'utile d'esercizio registrato a fine periodo precedente di € 68.469 e con la perdita d'esercizio di € 224.302 al 31/12/2020. Per quanto riguarda gli anni precedenti, si evidenzia quanto segue: un risultato positivo di € 38.778 al 31/12/2019, di € 45.567 al 31/12/2018, di € 72.683 al 31/12/2017 e di € 9.373 al 31/12/2016; tuttavia a fronte di una perdita di 395.029 a fine anno 2015 e di una perdita di € 63.114 fatta registrare al termine dell'esercizio 2014. Nel presente documento, conformemente a quanto previsto dall'art. 2428 del codice civile, novellato dal D.Lgs. 32/2007 e dal D.lgs. 139/2015, si forniscono notizie attinenti la situazione della società e le informazioni sull'andamento della gestione.

Differimento dei termini per la presentazione e l'approvazione del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022 entro i 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio.

Si è reso necessario avvalersi dei maggiori termini previsti dall'art. 2364 Codice Civile e dall'art. 13 dello statuto societario per la predisposizione del Bilancio d'esercizio al 31.12.2022, in quanto alla data del 31 marzo 2023:

- non è stato possibile conoscere l'entità complessiva delle risorse assegnate in via definitiva a SUN, di competenza dell'anno 2022, ai sensi dell'art.200 del D.L. 34/2020, che ha istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un fondo destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2022; nonché l'entità del contributo previsto per l'aumento del costo dei carburanti per l'alimentazione dei mezzi di trasporto impiegati nel servizio TPL, per il II e III quadrimestre 2022,

(fondo carburanti) ai sensi dei decreti interministeriali MIT/MEF n.418 e 460/2022;

- era in corso la definizione e revisione dei prospetti delle spese sostenute nell'anno 2021 e 2022 per l'attività di formazione del personale dipendente nel settore delle tecnologie previste dal "piano nazionale 4.0" per le finalità previste dall'art.1, commi da 46 a 56, della legge n.205 del 27 dicembre 2017 e dal decreto del 4 maggio 2018 emanato dal Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali.

Andamento e risultato della gestione

E' importante sottolineare che questo esercizio sociale, chiuso al 31/12/2022, avrebbe rappresentato l'ottavo esercizio in proroga dopo il sesto ed ultimo esercizio, al 31/12/2014, di gestione del servizio di trasporto pubblico locale della conurbazione novarese, regolato dal contratto di servizio che la nostra società si era aggiudicata a mezzo gara ad evidenza pubblica nel corso dell'anno 2008. Ricordiamo, tuttavia, che dal secondo semestre dell'anno 2013 e fino alla data del 11/06/2017, a seguito di risoluzione consensuale anticipata del citato contratto al 30/06/2013, il servizio è stato regolato da atti d'obbligo successivi emanati dal Comune di Novara, di periodo temporale infrannuale, al massimo semestrale, al fine di assicurare la prosecuzione del servizio di trasporto pubblico locale della Conurbazione di Novara, in attesa dell'indizione della gara relativa all'intero bacino provinciale. Tale regime di obbligo di servizio si è pertanto protratto per tutto l'anno 2022; tuttavia come si spiegherà in dettaglio successivamente, la gara è stata effettivamente indetta dalla Provincia di Novara nel corso dell'esercizio 2015, svolta e affidata nell'anno 2016, ma risulta, alla data del 23/03/2017, definitivamente chiusa, per l'intervenuta pubblicazione della sentenza del TAR Piemonte n.402/2017. Nello stesso mese di marzo 2017, l'Agenzia della Mobilità Piemontese ha pubblicato l'avviso di pre-informazione, sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, relativo alla nuova gara per il servizio di trasporto pubblico locale nel bacino Nord-Est della Regione Piemonte. E' stata quindi garantita la prosecuzione del servizio TPL della Conurbazione di Novara, anche per l'esercizio 2018 e fino al 12/06/2019, in regime di obbligo d'esercizio; lo stesso è stato disciplinato, come si argomenterà in seguito, dalla determinazione n.263 del 9 giugno 2017 dell'Agenzia della Mobilità Piemontese, che recepisce la convenzione stipulata in pari data tra l'Agenzia stessa ed il Comune di Novara, per il trasferimento della titolarità del contratto di servizio TPL della Conurbazione di Novara all'Agenzia della Mobilità Piemontese, agli

stessi patti e condizioni di cui alla determina dirigenziale del Comune di Novara n.102/2017, per i due anni successivi all'accordo tra gli Enti, pertanto fino alla data del 12/06/2019. L'Agenzia della Mobilità Piemontese, con determinazione n.392 del 4/07/2019, ha deciso di estendere, ai sensi dell'art 5 del Regolamento CE n.1370/2007, per ulteriori due anni, sino al 12/06/2021, la validità della Concessione dei Servizi di Trasporto Pubblico della Conurbazione di Novara o comunque fino alla data successiva di assegnazione e definizione della nuova gara riguardante il bacino di Nord-Est.

L'Agenzia aveva pertanto allineato le scadenze contrattuali degli operatori TPL della Regione Piemonte, affinché potessero svolgersi le procedure di gara nell'anno 2021, con assegnazione dei servizi TPL dopo il 31/12/2021, utilizzando il tempo intercorrente per svolgere un'attività di verifica ed ottimizzazione del servizio TPL svolto in ciascun bacino individuato nell'ambito della Regione Piemonte. Nell'anno 2020, le Associazioni di categoria, in conseguenza anche della situazione di emergenza COVID-19, hanno svolto un'attività relazionale intensa presso i competenti Ministeri ed Enti di riferimento interessati dalla problematica, affinché potesse essere stabilito un nuovo allineamento delle scadenze contrattuali del settore TPL all'anno 2024, con conseguente prolungamento dell'attuale concessione di ulteriori tre anni, da aggiungersi ai già ottenuti due anni, alle medesime condizioni.

A tale proposito, prima di passare al dettaglio dei fatti di rilievo intervenuti e degli atti conseguentemente adottati dalla data di approvazione del bilancio d'esercizio 2021 alla data odierna, è necessario richiamare quanto già ampiamente argomentato nella relazione sulla gestione accompagnatoria del bilancio d'esercizio 2021.

Va infatti richiamato brevemente, come, a decorrere dal primo anno del citato contratto di servizio 2009/2014, la Società abbia presentato bilanci in perdita di esercizio, con altresì evidente difficoltà di definire un equilibrio economico contrattuale tra i costi dei fattori produttivi per l'esercizio programmato ed i relativi corrispettivi erogati per lo svolgimento del servizio di trasporto pubblico locale, fattispecie che, a posteriori, ha ben spiegato perché nessun altro soggetto pubblico o privato, all'infuori della nostra società, partecipò alla gara del trasporto pubblico locale di Novara del 2008. Tuttavia, la fattispecie che rese ancora più finanziariamente complessa la prospettiva aziendale a breve, fu la condizione di stazione appaltante e assegnatario di gestione di servizio individuato con gara pubblica in cui si vennero a trovare rispettivamente il nostro azionista e la nostra società con l'adozione del richiamato contratto; tale condizione impediva per norma all'azionista la possibilità del ripiano delle perdite e/o della ricapitalizzazione della società; ciò a fronte di risultati (esercizio 2010) con perdite di pochissimo inferiori ai due milioni di euro e con la previsione di analoghi risultati fino alla fine del 2014. Le scelte e le attenzioni messe in atto dal Consiglio di

amministrazione nominato da agosto 2011 fino a fine mandato (27/06/2014) dai successivi Amministratori Unici ed in continuità dall'attuale, hanno portato, già con riferimento al 31/12/2012, ad una ingente riduzione progressiva delle perdite fino alla situazione di utile registrato nei quattro esercizi precedenti al 2020, quest'ultimo tuttavia necessariamente influenzato dalla grave situazione pandemica da COVID-19, ma, soprattutto, hanno dato una prospettiva di continuità della gestione, inizialmente resa praticabile ed operativa solo dalla possibilità di superare il legame contrattuale originato da gara pubblica.

Posto che il superamento contrattuale dovesse tener conto del quadro normativo di riferimento e degli interessi tanto della Società, che del Socio Unico, appariva necessario ed imprescindibile approdare al superamento contrattuale in via consensuale e con una prospettiva istituzionale. Così nell'ambito della programmazione prevista dalla intervenuta DGR n.17-4134 del 12/7/2012 con cui la Regione Piemonte ha individuato, ai fini della legge 148/2011 e s.m.i., quattro bacini ottimali ed ha stabilito che le risorse regionali per il finanziamento dei servizi minimi di trasporto pubblico locale di ciascun bacino sono pari alla somma delle risorse assegnate dal vigente Programma Triennale dei servizi a ciascun soggetto di delega rientrante nel bacino stesso, atteso un lungo lavoro delle Istituzioni, si è giunti alla DGR n. 2-5294 del 30/1/2013 con la quale la Regione Piemonte ha formalizzato *"l'autorizzazione a Provincia e Comune di Novara al fine di procedere alla messa a gara dei servizi di T.P.L. urbani ed extraurbani dell'area omogenea costituita dal territorio della Provincia di Novara quale parte del bacino del nord-est individuato dalla DGR n.17-4134 del 12/7/12"*; a fronte di tale adozione, SUN ha potuto a sua volta adottare il provvedimento, notificato in data 4/2/2013 al Comune di Novara, nella sua qualità di stazione appaltante, di richiesta di risoluzione del contratto di servizio. In sintesi, a fronte dell'autorizzazione esplicita alla realizzazione di una gara che comprendeva anche il bacino occupato contrattualmente da SUN, appariva evidente la necessità di sciogliere il contratto in essere (di ostacolo alla gara autorizzata) senza dover aprire contenziosi imbarazzanti e potendo ipotizzare l'immediata continuità (prevista dall'art.5 c.5 Reg. CE 1370/2007), a cura della stessa società, in regime di imposizione di obblighi di servizio, al fine di garantire la prosecuzione del servizio di TPL fino alla realizzazione della nuova gara; tale continuità avrebbe previsto un prezzo €/km congruo, seppur a fronte della necessaria ridefinizione dei chilometri di servizio, questi ultimi da commisurare alle risorse all'uopo attribuite, al Comune di Novara, dalla Regione Piemonte.

Acquisiti questi necessari ed imprescindibili presupposti, il Consiglio di Amministrazione, in data 11/03/2013, dopo molti anni in cui ciò non era accaduto, poté adottare il bilancio di previsione per l'esercizio 2013 (Budget 2013) e nella seduta del 4 luglio 2013

approvò il "Piano di risanamento per gli anni 2013/2015", proiezione, integrazione e completamento del "Budget 2013", quest'ultimo successivamente integrato ed aggiornato nella successiva seduta del 21 ottobre 2013. Anche per gli anni immediatamente successivi fu possibile redigere il bilancio preventivo, dopo un primo lavoro di verifica, controllo e chiusura, da parte della contabilità, delle risultanze contabili al 31/12 dell'anno precedente, costituendo quest'ultime una base di partenza affidabile nell'elaborazione delle previsioni per l'esercizio successivo per ciascuna voce di costo e ricavo, tenendo altresì a riferimento il contenuto del programma d'esercizio preventivo, elaborato quale proiezione dell'ultimo programma a consuntivo.

La redazione dei budget annuali tiene infatti conto di tre fattori determinanti e di "rottura" rispetto alla gestione caratteristica di competenza degli esercizi precedenti, con particolare riferimento a quella regolata dal contratto di servizio per il TPL 2009/2014, peraltro gli stessi risultanti in attuazione degli indirizzi per il trasporto pubblico locale che il Comune di Novara ha deliberato dapprima con atto di Giunta Comunale n. 64 del 21/3/2013:

- il superamento consensuale del quadro contrattuale, cui le parti, peraltro, hanno dato corso formalmente con la firma del contratto di risoluzione a fine anno 2014, a seguito della Determina Pianificazione della Mobilità n.53 del 28/06/2013, avente per oggetto: "Risoluzione consensuale anticipata del contratto di servizio stipulato con SUN S.p.A. rep. n.17491 del 18/12/2008. Impegno di spesa per la prosecuzione del servizio in regime di obbligo di servizio a decorrere dall'1/7/2013", con la quale il Socio Unico ha autorizzato la risoluzione anticipata del contratto di servizio e la prosecuzione del servizio TPL affidato a SUN in regime di obbligo di servizio per atti d'obbligo trimestrali successivi fino all'assegnazione di nuova gara;
- l'impegno dell'Amministrazione Comunale di affidare il servizio di trasporto pubblico della Conurbazione di Novara all'attuale gestore, al fine di garantire la continuità d'esercizio e pertanto definire un corrispettivo annuo ritenuto congruo da entrambe le parti rispetto all'attuale programma d'esercizio, con il duplice obiettivo di perseguire un equilibrio economico aziendale a breve e gestire il trasporto pubblico comunale nelle more dell'indizione di una nuova gara che, per le argomentazioni già trattate e come anticipato, è stata effettivamente indetta nel corso dell'esercizio 2015 ed allargata a tutto il bacino provinciale;
- il completamento di alcune iniziative gestionali, le quali hanno già fatto rilevare nell'esercizio 2012, 2013, 2014, 2015 una contrazione significativa registrata in alcune voci fondamentali di costo, iniziative peraltro già predisposte a partire da fine 2011; completamento che ha prodotto ulteriori effetti indotti anche nell'anno

2015, che pur è stato interessato dagli oneri non previsti in relazione ai costi di manutenzione del parco automezzi e del personale a seguito degli aumenti contrattuali ed altre forme di incentivazione riconosciute, ma soprattutto negli anni 2016, 2017, 2018, 2019; si consideri ad esempio l'andamento del costo del personale degli ultimi dieci anni.

Successivamente a conferma di quanto sopra esposto si evidenziano i seguenti provvedimenti adottati da fine 2013 all'anno 2015 dall'Amministrazione Comunale:

- la Determina Pianificazione della Mobilità n.107 del 23/12/2013, avente per oggetto: "Approvazione atto di definizione consensuale degli effetti della risoluzione anticipata del contratto rep. 17491/2008 ed assunzione impegno di spesa", che ha predisposto la bozza dell'atto di "Risoluzione consensuale del contratto appalto rep. 17491 del 18/12/2008 di affidamento a SUN SPA dei servizi di trasporto pubblico locale (come individuati dal PTS della Conurbazione) e servizi "Finalizzati"; contratto firmato dalle parti nel corso dell'anno 2014;
- la deliberazione n. 72 del 2/12/2013 del Consiglio Comunale, avente per oggetto: "Approvazione piano di risanamento 2013/15 di SUN S.p.A., indirizzi alla Giunta Comunale. Riduzione del capitale sociale e conseguente modifica statutaria", con la quale è stato approvato il piano di risanamento aziendale per gli anni 2013/2015, lo stesso quale documento fondamentale per la costruzione del budget 2014, ed autorizzata la riduzione del capitale sociale per coprire la perdita pregressa del 2012 con le relative modifiche statutarie. Tra gli indirizzi forniti alla Giunta Comunale si evidenzia il seguente: "...impegnare la spesa relativa al servizio TPL – esercizio 2014 – per un periodo non superiore a mesi tre anche al fine di monitorare gli effetti delle scelte di cui ai precedenti punti ed alla effettiva disponibilità del bilancio 2014" ed inoltre la seguente raccomandazione a Sun Spa: "...di provvedere ad aggiornare il budget tenendo conto delle rilevazioni dei costi aziendali...";
- l'adozione da parte del Consiglio Comunale della deliberazione n.62 del 25/06/2014, avente per oggetto: "Società SUN S.p.A. Approvazione aggiornamento piano di risanamento 2013/15. Conferimento di porzione dell'immobile di via Generali n.23. Aumento di capitale. Modifica Statutaria. Indirizzi alla Giunta Comunale";
- il verbale dell'Assemblea degli Azionisti Straordinaria redatto dal Notaio Vittorio Galliano di Novara, rep. 10.500 e n.7330 di raccolta, del 27/06/2014 che delibera l'aumento del capitale sociale di SUN S.p.A. a € 2.046.400 mediante il conferimento dell'immobile di via Generali n.23 a Novara.

Nel corso dell'anno 2015 hanno trovato concretizzazione due fatti di rilievo:

-
1. "La nuova concessione della sosta a pagamento nel Comune di Novara", per la quale, con riferimento all'anno 2015, si riassumono di seguito gli eventi più significativi:
 - la sottoscrizione del contratto di concessione per nove anni al RTI SUN S.p.A. e Parcheggi Italia S.p.A., rep. 17935 del 19/01/2015 del Segretario Generale dott.ssa Maria Angela Danzi, per la gestione della sosta veicolare e delle attività connesse sulle aree del Comune di Novara e nelle strutture di via Solferino e via Marconi;
 - la costituzione, in data 21/01/2015 – rep. 24402 Notaio Anna Ferrelli di Milano, della società Nord Ovest Parcheggi S.r.l., previa autorizzazione del Comune di Novara del 21/01/2015 prot. 3811 ed ai sensi dell'art. 14 della citata concessione per la gestione della sosta a pagamento;
 - il piano economico finanziario elaborato in fase di partecipazione dell'ATI alla gara per la gestione della sosta risulta, dalla prima bozza di bilancio elaborata dal Consiglio di Amministrazione di Nord Ovest Parcheggi, sostanzialmente in linea con le previsioni, se si tiene in considerazione il differente numero di stalli avuti a disposizione nel corso dell'anno, in diminuzione rispetto a quelli posti in gara e che la fase di applicazione del nuovo sistema tariffario della sosta è decorsa dal 2 Febbraio 2015, anziché dal 1° gennaio. Il mese di gennaio 2015 è infatti stato disciplinato dal nuovo contratto quale periodo transitorio, si ricorda infatti che la gestione "in house" della sosta affidata dal Comune di Novara a SUN S.p.A. è terminata in data 31/12/2014 ed il periodo "transitorio", relativo al mese di gennaio 2015, è stato regolato dal Comune di Novara con l'adozione dei seguenti provvedimenti:
 - deliberazione della Giunta Comunale n. 361 del 27/12/2014;
 - deliberazione della Giunta Comunale n. 3 del 12/01/2015.
 2. Lo svolgimento della "Procedura ristretta per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale urbano, suburbano ed extraurbano della Provincia di Novara e del Comune di Novara", per la quale, con riferimento all'anno 2015, si rimanda al dettaglio della relazione sulla gestione al 31/12/2015.

Per quanto riguarda l'anno 2016, è necessario mettere in evidenza l'adozione dei seguenti provvedimenti:

- L'adozione da parte del Dirigente del Servizio Mobilità, ing. Marcello Monfrinoli, delle seguenti determinazioni che disciplinano la continuità del contratto TPL in obbligo di servizio per l'intero esercizio sociale 2016:
 - determina n. 82 del 24/12/2015, avente per oggetto: "Servizio di Trasporto Pubblico Locale. Continuità di obbligo di servizio a SUN S.p.A. per il periodo

-
- necessario all'avvio del servizio affidato con gara unica di subambito del TPL indetto dalla Provincia di Novara – Impegno di spesa per il periodo dal 01/01 al 12/06/2016”;
- determina n. 48 del 09/06/2016, avente per oggetto: “Servizio di Trasporto Pubblico Locale. Continuità di obbligo di servizio a SUN S.p.A. per il periodo estivo dal 13/06/2016 al 11/09/2016”;
 - determina n. 72 del 07/09/2016, avente per oggetto: “Servizio di Trasporto Pubblico Locale. Continuità di obbligo di servizio a SUN S.p.A. per il periodo invernale dal 12/09/2016 al 30/11/2016”;
 - determina n. 97 del 30/11/2016, avente per oggetto: “Servizio di Trasporto Pubblico Locale. Continuità di obbligo di servizio a SUN S.p.A. per il restante periodo invernale dal 01/12/2016 al 31/12/2016”.
- Per quanto riguarda la “Procedura ristretta per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale urbano, suburbano ed extraurbano della Provincia di Novara e del Comune di Novara”, di seguito vengono evidenziati i fatti/provvedimenti più importanti adottati nel corso dell'anno 2016:
- la Stazione Appaltante Provincia di Novara, con determina n.1423 del 18/08/2016 del Settore affari Istituzionali, Pianificazione Territoriale, Tutela e Valorizzazione Ambientale, conclusa la procedura di verifica dei documenti giustificativi, consegnati dal RTI di SUN, atti eventualmente a sanare l'anomalia ai sensi degli artt. 87 e 88 del Codice degli Appalti, ha affidato il servizio di trasporto pubblico urbano, suburbano, extraurbano e bike-sharing al RTI di SUN (Capogruppo mandataria) dal 1° gennaio 2017 per un anno. A seguito di tale aggiudicazione, poiché il RTI concorrente, avente la società Line Servizi per la Mobilità S.p.A. quale capogruppo mandataria, era già ricorso al TAR Piemonte a luglio 2015, in data 28/09/2016 e in data 4/10/2016 ha notificato rispettivamente i “secondi motivi aggiuntivi” ed i “terzi motivi aggiunti” al ricorso del 2015, richiedendo altresì la sospensiva urgente. Nei motivi aggiunti la ricorrente Line S.r.l. entra nel merito della procedura di verifica dell'anomalia condotta dalla Provincia di Novara e dei documenti giustificativi prodotti dal RTI di SUN, nonché della situazione economico-finanziaria di SUN quale gestore storico del servizio TPL della Conurbazione di Novara. SUN, ha deciso, di concerto con gli altri partners, di costituirsi in giudizio affidando l'incarico di difesa ed assistenza giudiziale all'avv. Massimo Malena di Roma e all'avv. Francesca Dealessi di Torino.

I provvedimenti che hanno interessato l'anno 2017 sono i seguenti:

-
- determina n. 102 del 22/12/2016, avente per oggetto: "Servizio di Trasporto Pubblico Locale. Continuità di obbligo di servizio a SUN S.p.A. per il periodo invernale dal 01/01/2017 al 11/06/2017.
 - con sentenza 402/2017 pubblicata il 23 marzo 2017, il Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte ha annullato la gara di cui sopra della Provincia di Novara e, sempre nello stesso mese di marzo 2017, l'Agenzia della Mobilità del Piemonte ha pubblicato l'avviso di pre-informazione sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea relativa alla Gara per il servizio di trasporto pubblico locale nel bacino Nord-Est della Regione Piemonte. Per l'esame in dettaglio dell'influenza sulla situazione economico-finanziaria della ns. società ma soprattutto dell'importanza determinate da tali provvedimenti/avvenimenti legati alla ns. commessa principale di TPL, si rimanda all'apposito paragrafo della presente relazione che tratta della "continuità aziendale".

I provvedimenti che hanno interessato l'anno 2018 sono i seguenti:

- la comunicazione dell'Agenzia della Mobilità Piemontese del 23/02/2019, prot. n. 0001817/2018, che ha assegnato a SUN le risorse per l'anno 2018, calcolate in base alla previsione del contratto di servizio per il TPL urbano e suburbano nel territorio della Conurbazione di Novara;
- la mancata pubblicazione, preannunciata indicativamente per il mese di marzo 2018, del bando di gara relativo al bacino nord-est, di cui all'avviso di pre-informazione sopra citato; tale adempimento risulta infatti al momento sospeso, perché la Stazione Appaltante Agenzia della Mobilità Piemontese si trova nella situazione di dover effettuare nuova verifica ed impostazione del bando stesso, a seguito dell'intervenuta sentenza del TAR Piemonte del 14/02/2018, che di fatto impone la separazione in due lotti distinti dell'affidamento del servizio su gomma e quello su ferro. Tuttavia, alla data odierna, sarebbe intendimento già espresso dall'Agenzia della Mobilità Piemontese, su richiesta degli Enti, Istituzioni ed Associazioni di categoria a diverso titolo coinvolti, di allineare tutti i contratti in essere per la gestione dei bacini regionali TPL, dapprima alla nuova scadenza del 31/12/2024, successivamente al 31/12/2026, (di cui si argomenterà in seguito), pertanto il bando verrà riformulato a seguito di attenta valutazione degli elementi raccolti nel corso di detto differimento dei termini.

I provvedimenti che hanno interessato l'anno 2019 sono i seguenti:

- la comunicazione dell'Agenzia della Mobilità Piemontese del 30/01/2019, prot. n. 0000890/2019, che ha assegnato a SUN le risorse per l'anno 2019, calcolate in base alla previsione del contratto di servizio per il TPL urbano e suburbano nel territorio della Conurbazione di Novara;

-
- la Determinazione n. 392 del 04/07/2019 dell'Agencia della Mobilità Piemontese che estende di ulteriori due anni, ai sensi dell'art. 5, comma 5 del Regolamento CE 1370/2007, la validità della concessione dei Servizi di Trasporto pubblico Locale affidati alla società SUN, pertanto fino alla data del 12/06/2021 compreso.
 - Fin da inizio anno 2019, vista la scadenza contrattuale a giugno 2019, stante il disposto del d.l. 119/2018 che ha modificato l'art.27, comma 2, lett. d) del d.l. 50/2017 nella parte in cui si prevedeva una decurtazione del 15% della quota del Fondo Nazionale TPL del valore dei contratti non affidati con procedura ad evidenza pubblica, decurtazione quindi rinviata almeno fino al 2020 compreso ed anche oltre in caso di affidamenti conformi al Reg CE 1370/2007; SUN ha incaricato un professionista del settore di verificare la possibilità di superare l'attuale affidamento in concessione del servizio di TPL della Conurbazione di Novara, peraltro in concreto già scaduto a fine anno 2014, tuttavia attualmente in proroga fino all'indizione della nuova gara, che avverrà presumibilmente nel 2024, per allineare le scadenze di tutti i contratti regionali TPL. Nel corso dell'anno 2019, si è svolto tale approfondimento volto alla valutazione delle seguenti aree tematiche omogenee: 1) superamento, nel concreto, della concessione di servizio TPL conurbato a favore di SUN S.p.A. scaduta nel 2014; 2) modifica del modulo di affidamento del servizio di TPL da parte del Comune di Novara a favore della partecipata diretta, SUN S.p.A., adottando il modulo gestorio dell'affidamento in house; 3) aspetti connessi e conseguenti al modificarsi del modulo gestorio verso la partecipata minoritaria pubblica indiretta del Comune di Novara denominata Nord Ovest Parcheggi S.r.l.
 - Quanto sopra esposto va messo in stretta correlazione con gli indirizzi societari individuati dapprima nella delibera di Consiglio Comunale n. 93/2017, ripresa allo stesso modo nella successiva delibera n. 78/2018 avente come oggetto: "Art.20 d.lgs. 19 agosto 2016, n.175. Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica. Revisione ordinaria delle partecipazioni detenute", che in sintesi, richiamando il punto 3 della parte deliberativa, così vengono espressi: "3) di esprimere inoltre indirizzo alla società SUN S.p.A. affinché provveda alle opportune analisi e verifiche per addivenire all'alienazione della società Nord Ovest Parcheggi S.r.l (partecipazione indiretta del 49%)".
 - Negli anni 2019 e 2020, sono stati adottati i seguenti provvedimenti a sostegno dell'attività di cui al sopracitato punto 3) dell'incarico affidato al professionista:
 - Deliberazione dell'Amministratore Unico n.22 del 8 maggio 2019: "In risposta alla delibera di Consiglio Comunale n.78 del 14/12/2018;

-
- Verbale di riunione dell'Assemblea degli Azionisti SUN del 08/05/2019 avente il seguente punto all'ordine del giorno: "Ratifica in materia di analisi, verifica ed ipotesi come da delibera di Consiglio Comunale n.93/2017 e n.78/2018;
 - Verbale di riunione dell'Assemblea degli Azionisti SUN del 25/07/2019 avente il seguente punto all'ordine del giorno: "Aggiornamento in merito all'ipotesi di alienazione della partecipazione di SUN nella società Nord Ovest Parcheggi Srl: discussione ed eventuali deliberazioni inerenti e conseguenti;
 - Deliberazione n.70 del 20/12/2019 del Consiglio Comunale di Novara che conferma gli indirizzi dati a SUN nelle precedenti e già citate deliberazioni n. 93/2017 e 78/2018 di pari oggetto;
 - Deliberazione n. 617 del 24/12/2019 della Giunta Comunale, avente ad oggetto: "Concessione del servizio di gestione della sosta a pagamento nel Comune di Novara alla società Nord ovest Parcheggi – proroga contratto". La proroga di ulteriori 8 anni dell'attuale concessione della sosta in essere, di cui alla sopra citata deliberazione di Giunta n.617/2019, è sostenuta dalla predisposizione da parte del consulente della società Nord Ovest Parcheggi di un nuovo piano economico finanziario basato sul progetto relativo al servizio di gestione della sosta veicolare delle attività connesse sulle aree del Comune di Novara e nei parcheggi in struttura di via Solferino e di via Marconi , di cui alla concessione affidata in data 19 gennaio 2015, così come modificata secondo lo schema di atto ricognitivo tra il Comune di Novara (concedente) e Nord Ovest Parcheggi Srl (cessionario), proroga stipulata tra le parti successivamente con atto del notaio Anna Ferrelli di Milano del rep.27444, raccolta 12547 per le annualità da febbraio 2019 a febbraio 2032, asseverato in data 02/12/2019 dalla società di revisione Ria Gran Thornton S.p.A.
 - A dimostrazione della sussistenza dei presupposti di equilibrio economico-finanziario, Nord Ovest Parcheggi Srl, in data 23/12/2019, ha consegnato al Comune di Novara il sopracitato PEF che è parte integrante e sostanziale della citata delibera di Giunta, tale nuovo piano consente di addivenire alla proroga della convenzione alle medesime condizioni contrattuali, pertanto in data 22/05/2020, il notaio Ferrelli di Milano ha stipulato l'atto notarile di proroga della concessione, rep. 27444/12547;
 - Al fine di valutare l'opportunità di alienare la quota di partecipazione di SUN al 49% del capitale sociale nella Nord Ovest Parcheggi S.r.l., nonché di determinare il prezzo della cessione, SUN ha incaricato il dott. Massimiliano Fiora, di elaborare una perizia di stima sulla base del citato Piano Economico Finanziario asseverato dalla società di revisione Ria Grant Thornton S.p.A., in

data 18/11/2019, allegato "D" al citato atto notarile rep.27444/12547. Il dott. Fiora, con relazione di stima asseverata in data 27/01/2020, ha indicato in euro 665.000,00 il ragionevole valore della partecipazione detenuta da SUN SpA in NOP.

- Per quanto riguarda invece i provvedimenti riguardanti la salvaguardia dei corrispettivi del TPL, si evidenzia:
 - la comunicazione dell'Agencia della Mobilità Piemontese del 06/07/2020, prot. n. 0005475/2020, che ha assegnato a SUN le risorse per l'anno 2020, calcolate in base alla previsione del contratto di servizio per il TPL urbano e suburbano nel territorio della Conurbazione di Novara. Le risorse assegnate a preventivo, ai sensi dell'art.92, comma 4 bis, del D.L. 18/2020 ("Cura Italia"), convertito in legge n.27 del 24 aprile 2020, saranno considerate, per l'anno di competenza 2020, risorse assegnate in via definitiva a consuntivo, in quanto, al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, non possono essere applicate dai committenti dei servizi TPL, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, né sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio e fino al 31 dicembre 2020.

I provvedimenti che hanno interessato l'anno 2021 sono i seguenti:

- la comunicazione dell'Agencia della Mobilità Piemontese del 08/02/2021, prot. n. 0001426/2021, che ha assegnato a SUN le risorse per l'anno 2021, calcolate in base alla previsione del contratto di servizio per il TPL urbano e suburbano nel territorio della Conurbazione di Novara. Le risorse assegnate a preventivo, ai sensi dell'art.92, comma 4 bis, del D.L. 18/2020 ("Cura Italia"), convertito in legge n.27 del 24 aprile 2020, saranno considerate, per l'anno di competenza 2021, come per il 2020, risorse assegnate in via definitiva a consuntivo, in quanto, al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, non possono essere applicate dai committenti dei servizi TPL, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, né sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate nel periodo emergenziale che interessato l'intera annualità 2021;
- da luglio 2021 il Ministero ha istituito una piattaforma informatica dell'Osservatorio TPL, ospitata sul "portale dell'automobilista" che ha consentito alle imprese titolari di un contratto di servizio di trasporto pubblico di inserire i dati utili relativi ai mancati ricavi da traffico, al fine di ottemperare a quanto stabilito nel decreto legge n.34/2020 e nel decreto interministeriale n.340/2020;

-
- la delibera del Consiglio Comunale n. 49 del 19/07/2021, con la quale il Comune di Novara – sul presupposto che “la quota di partecipazione di SUN in Nord Ovest Parcheggi srl (..) non consente di esercitare un’influenza dominante e pertanto di indirizzare in maniera autonoma le decisioni della società” - ha autorizzato SUN ad alienare la quota suddetta e, contestualmente, ha fornito alla società l’indirizzo - ulteriormente ribadito nella Delibera di Consiglio Comunale n. 84 del 21/12/2021 - di provvedere, a seguito dell’alienazione, “alle opportune analisi e verifiche propedeutiche all’eventuale modifica del modulo gestorio del contratto di TPL conurbato, attraverso l’adozione della soluzione in house, con il coinvolgimento delle diverse parti interessate (Comune di Novara, Agenzia della Mobilità Piemontese, SUN Spa, Comuni conurbati)”;
 - l’atto notarile redatto in data 22/12/2021 del notaio Anna Ferrelli di Milano, con il quale la società ha provveduto ad alienare la propria partecipazione in Nord Ovest Parcheggi srl; tale atto è conseguenza della deliberazione n. 20 del 15.09.2021, con la quale l’Amministratore Unico di codesta società, presso atto della circostanza che la procedura di gara avviata per l’alienazione della suddetta partecipazione era andata deserta, ha deliberato di accettare l’offerta vincolante di Parcheggi Italia Spa (socio di maggioranza di Nord Ovest Parcheggi Srl) per l’acquisto della partecipazione detenuta da SUN nella Nord Ovest Parcheggi Srl, per un importo pari ad € 750.000,00.

A supporto di quanto fin qui premesso e ripreso anche dalle relazioni sulla gestione accompagnatorie dei bilanci d’esercizio precedenti, ma soprattutto a conferma dell’evoluzione positiva del quadro prospettato nelle stesse, di seguito viene proposto un breve riassunto degli atti e provvedimenti attuativi, adottati nel corso dell’esercizio 2022, terzo periodo sociale, seppur formalmente fino al 31/03/2022, rientrante nello stato emergenziale da COVID-19, di concerto, dalla Società, dall’Amministrazione Comunale e dall’Agenzia della Mobilità Piemontese, dopo l’approvazione del bilancio d’esercizio 2021:

- la comunicazione dell’Agenzia della Mobilità Piemontese del 02/02/2022, prot. n. 0001214/2022, che ha assegnato a SUN le risorse per l’anno 2022, calcolate in base alla previsione del contratto di servizio per il TPL urbano e suburbano nel territorio della Conurbazione di Novara. Le risorse assegnate a preventivo, ai sensi dell’art.92, comma 4 bis, del D.L. 18/2020 (“Cura Italia”), convertito in legge n.27 del 24 aprile 2020, saranno considerate, per l’anno di competenza 2022, come per il 2020 e 2021, risorse assegnate in via definitiva a consuntivo, in quanto, al fine di contenere gli effetti negativi dell’emergenza epidemiologica da COVID-19, non possono essere

applicate dai committenti dei servizi TPL, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, né sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate nel periodo emergenziale che ha interessato anche annualità 2022 fino al 31 marzo;

- la determinazione del Direttore Generale dell'Agenzia della Mobilità Piemontese n.861 del 30/12/2021 che disciplina l'imposizione degli obblighi di servizio fino al 31/03/2023;

Attraverso l'analisi dei sopracitati provvedimenti, adottati di concerto sia dall'Amministrazione Comunale che da questo Organo Amministrativo, ma soprattutto dall'attenta verifica periodica dei risultati derivanti dalla loro applicazione, possiamo meglio comprendere l'andamento della gestione 2022, di cui andiamo a riportare i principali valori patrimoniali, economico e finanziari.

STATO PATRIMONIALE FINANZIARIO						
Attivo	Anno 2021	Anno 2022	Passivo	Anno 2021	Anno 2022	
ATTIVO FISSO	€ 7.629.039	€ 7.908.862	MEZZI PROPRI	€ 1.580.208	€ 1.648.677	
Immobilizzazioni immateriali	€ 111.385	€ 169.012	Capitale sociale	€ 2.046.400	€ 2.046.400	
Immobilizzazioni materiali	€ 7.517.654	€ 7.739.850	Riserve e perdite pregresse	- € 466.192	- € 397.723	
Immobilizzazioni finanziarie	€ 0	€ 0	PASSIVITA' CONSOLIDATE	€ 7.154.282	€ 5.680.690	
ATTIVO CIRCOLANTE (AC)	€ 6.620.198	€ 6.810.676				
Disponibilità	€ 710.109	€ 651.308				
Liquidità differite	€ 4.376.555	€ 5.130.624	PASSIVITA' CORRENTI	€ 5.446.278	€ 7.664.295	
Liquidità immediate	€ 1.532.934	€ 1.028.744				
CAPITALE INVESTITO (CI)	€ 14.249.237	€ 14.719.537	CAPITALE DI FINANZIAMENTO	€ 14.180.768	€ 14.993.662	
			Perdita/Utile dell'esercizio	€ 69.469	-€ 274.125	

STATO PATRIMONIALE FUNZIONALE						
Attivo	Anno 2021	Anno 2022	Passivo	Anno 2021	Anno 2022	
CAPITALE INVESTITO OPERATIVO	€ 14.249.237	€ 14.719.537	MEZZI PROPRI	€ 1.648.677	€ 1.374.552	
			PASSIVITA' DI FINANZIAMENTO	€ 7.944.514	€ 6.738.059	
IMPIEGHI EXTRA- OPERATIVI	€ 0	€ 0				

		PASSIVITA' OPERATIVE	€ 4.656.046	€ 6.606.926	
CAPITALE INVESTITO (CI)	€ 14.249.237	€ 14.719.537	CAPITALE DI FINANZIAMENTO	€ 14.249.237	€ 14.719.537

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

	Anno 2021	Anno 2022
Ricavi delle vendite	€ 8.336.820	€ 9.314.307
Produzione interna	€ 0	€ 0
VALORE DELLA PRODUZIONE OPERATIVA	€ 8.336.820	€ 9.314.307
Costi esterni operativi	€ 3.571.920	€ 4.513.953
Valore aggiunto	€ 4.764.900	€ 4.800.354
Costi del personale (al netto contributi a rimborso CCNL e malattia)	€ 5.526.501	€ 5.798.182
MARGINE OPERATIVO LORDO	-€ 761.601	-€ 997.828
Ammortamenti e accantonamenti	€ 1.815.001	€ 1.546.390
RISULTATO OPERATIVO	-€ 2.576.602	-€ 2.544.218
Risultato dell'area accessoria	€ 2.868.491	€ 2.581.478
Risultato dell'area finanziaria (al netto degli oneri finanziari)	€ 2.238	€ 4.046
EBIT NORMALIZZATO	€ 294.127	€ 41.306
EBIT INTEGRALE	€ 294.127	€ 41.306
Oneri finanziari	€ 225.390	€ 237.689
RISULTATO LORDO	€ 68.737	-€ 196.383
Imposte sul reddito	€ 268	€ 77.742
RISULTATO NETTO	€ 68.469	-€ 274.125

INDICATORI DI FINANZIAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI

		ANNO 2021	ANNO 2022
Margine primario di struttura	Mezzi propri - Attivo fisso	-€ 6.048.831	-€ 6.260.185
Quoziente primario di struttura	Mezzi propri / Attivo fisso	0,21	0,21
Margine secondario di struttura	(Mezzi propri + Passività consolidate) - Attivo fisso	€ 1.105.451	-€ 579.495
Quoziente secondario di struttura	(Mezzi propri + Passività consolidate) / Attivo fisso	1,14	0,93

INDICI SULLA STRUTTURA DEI FINANZIAMENTI

		ANNO 2021	ANNO 2022
Quoziente di indebitamento complessivo	(Pml + Pc) / Mezzi Propri	8	8
Quoziente di indebitamento finanziario	Passività di finanziamento / Mezzi Propri	4,82	4,90

INDICI DI REDDITIVITA'		ANNO 2021	ANNO 2022
ROE netto	Risultato netto/Mezzi propri medi	4,15%	-19,94%
ROE lordo	Risultato lordo/Mezzi propri medi	4,17%	-14,29%
ROI	Risultato operativo/(CIO medio - Passività operative medie)	-26,86%	-31,36%
ROS	Risultato operativo/ Ricavi di vendite	-30,91%	-27,32%

INDICATORI DI SOLVIBILITA'		ANNO 2021	ANNO 2022
Margine di disponibilità	Attivo circolante - Passività correnti	€ 1.173.920	-€ 853.619
Quoziente di disponibilità	Attivo circolante / Passività correnti	1,22	0,89
Margine di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) - Passività correnti	€ 463.211	-€ 1.504.927
Quoziente di tesoreria	(Liquidità differite + Liquidità immediate) / Passività correnti	1,09	0,80

Anche l'esercizio 2022 ha subito, sebbene in maniera ridotta rispetto al 2020 e 2021, quale conseguenza diretta della pandemia, il calo dei ricavi, solo in parte contenuto da un aumento dei contributi ascrivibili per competenza nell'anno 2022 (si rimanda ad apposito paragrafo in nota integrativa). L'Azienda che, a fine anno 2019, presentava, anche in posizione migliore rispetto ad imprese di analoga operatività, una leva finanziaria (rappresentata dal rapporto tra debiti finanziari e patrimonio) più elevata, ha peggiorato il suo indice. Tuttavia, l'oculata gestione di approvvigionamento delle risorse finanziarie ottenute dalle banche, soprattutto a medio termine, se da un lato ha aumentato il leverage finanziario, dall'altro ha consentito di migliorare la liquidità corrente e di ridurre, anche in prospettiva, gli oneri finanziari.

L'evoluzione futura dipenderà dal definitivo superamento dell'impatto dell'emergenza COVID-19 e quindi dal ritorno alla "normalità" nel settore TPL, sia dal mantenimento/efficientamento delle politiche di ristoro già messe in atto dal Governo, tuttavia alla data odierna non ancora portate a conclusione. I Ministeri interessati (Trasporti ed Ambiente in particolare), oltre a stanziare risorse per il ristoro dei mancati ricavi da traffico e servizi aggiuntivi 2020, 2021, 2022 stanno fornendo un deciso stimolo agli investimenti rivolti al rinnovo del parco rotabile, di cui si argomenterà in seguito.

L'esercizio 2021 presentava un utile di € 68.469, pertanto sembrava già sostanzialmente ristabilita la continuità con i quattro anni precedenti alla situazione emergenziale (utile d'esercizio 2019 pari a € 38.778, 2018 pari a € 45.567, 2017 pari a

€ 72.683 e 2016 pari a € 9.373) e con le operazioni intraprese nel piano di risanamento 2013/2015.

Si rileva che la perdita dell'anno 2022, pari a € 274.125, conferma nuovamente il carattere di eccezionalità della perdita registrata anche a fine esercizio 2020, pari ad € 224.302, perdite imputabili, per entrambe le annualità, esclusivamente all'evento di natura straordinaria "COVID-19", come spiegato nel dettaglio nella relativa relazione sulla gestione. Le perdite sono infatti immediatamente riconducibili all'impossibilità di registrare, per competenza e prima della chiusura del bilancio d'esercizio, quote di contributi in c/esercizio non ancora liquidati a saldo da parte dei Ministeri ed Enti competenti, come, ad esempio, i mancati introiti da traffico art. 200 D.L. 34/2020 per gli anni 2021 e 2022, oppure il ristoro 2022 derivante dal fondo carburanti.

Di seguito viene spiegato l'andamento dei costi e dei ricavi riferibili alla gestione 2022.

Andamento dei ricavi

Per quanto concerne i ricavi, di seguito, si riassumono e si mettono a confronto gli effetti derivanti dall'applicazione del contratto di servizio per la gestione del TPL della Conurbazione di Novara, risolto consensualmente a far data dal 1° luglio 2013, e dall'applicazione degli atti d'obbligo di prosecuzione del servizio TPL relativi al 2° semestre 2013 ed alle annualità 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 e 2021. La tabella, nell'analizzare gli scostamenti che hanno caratterizzato l'andamento delle singole voci, pone in evidenza gli aspetti economici collegati al contratto di servizio stipulato a dicembre 2008 per le annualità 2009/2014, alla data odierna risolto, che determinava una rigidità nel riconoscimento dei contributi previsti, unico elemento di adeguamento era infatti l'indice ISTAT pari al 50% dell'inflazione programmata, anche a fronte dell'andamento negativo di alcune principali voci di costo, peraltro anelastiche, relative alle spese per carburanti e assicurazioni, che viceversa potevano essere oggetto di ripiano nei contratti di servizio precedenti alla gara svoltasi nel 2008.

Voci di introito	Anno 2008	Anno 2009	Anno 2010	Anno 2011	Anno 2012	Anno 2013	Anno 2014
Corrispettivi da contratto	5.637.247	5.672.442	5.714.986	5.757.848	5.508.884	5.581.440	5.783.423
Integrazioni Comuni Conurbati	37.982	0	0	0	0	0	0
Integrazioni tariffarie	109.730	20.833	20.833	18.271	13.148	0	0
Premi raggiungimento obiettivi	0	3.521	0	0	0	0	0
Totale corrispettivi	5.784.959	5.696.796	5.735.819	5.776.119	5.522.032	5.581.440	5.783.423
Integrazioni straordinarie	221.000	*169.761	0	0	0	645.833	0
Totale corrispettivi a bilancio	6.005.959	5.866.557	5.735.819	5.776.119	5.522.032	6.227.273	5.783.423

*Importo iscritto fra le sopravvenienze attive, atteso che è stato riconosciuto in corso anno 2009 sulla base delle previsioni del vecchio contratto valido per l'anno 2008.

Voci di introito	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018
Corrispettivi da contratto	5.749.115	5.797.766	5.796.707	5.872.702
Integrazioni Comuni Conurbati	0	0	0	0
Integrazioni tariffarie	0	0	0	0
Premi raggiungimento obiettivi	0	0	0	0
Totale corrispettivi	5.749.115	5.797.766	5.796.707	5.872.702
Integrazioni straordinarie	0	0	0	0
Totale corrispettivi a bilancio	5.749.115	5.797.766	5.796.707	5.872.702

Voci di introito	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022
Corrispettivi da contratto	6.031.228	6.013.329	6.065.774	6.128.312
Integrazioni Comuni Conurbati	38.445	0	0	0
Integrazioni tariffarie	0	0	0	0
Premi raggiungimento obiettivi	0	0	0	0
Totale corrispettivi	6.069.673	6.013.329	6.065.774	6.128.312
Integrazioni straordinarie	0	0	0	0
Totale corrispettivi a bilancio	6.069.673	6.013.329	6.065.774	6.128.312

Il corrispettivo contrattuale per l'anno 2022, risulta essere disciplinato dalla determinazione n.861 del 30 dicembre 2021 dell'Agenzia della Mobilità Piemontese che ha recepito gli impegni contrattuali alle stesse condizioni di cui alla determina dirigenziale n. 102/2017 del Comune di Novara, fino alla data del 31/03/2023, al fine di assicurare la prosecuzione del servizio di trasporto pubblico locale della Conurbazione di Novara, in attesa della definizione della nuova gara relativa al servizio TPL del Piemonte Nord-Est. A differenza del precedente corrispettivo, quello relativo al regime d'obbligo di servizio a partire dal 2° semestre 2013, è stato calcolato, in accordo tra le parti, applicando l'€/km, pari a 2,446 + IVA, previsto dal citato piano di risanamento aziendale, con successivi adeguamenti ISTAT pari al 100% del tasso di inflazione programmata fissato all'inizio dell'anno d'esercizio (per il 2022 l'€/km era pari a 2,59122 + IVA).

Per quanto riguarda l'andamento delle vendite dei titoli di viaggio, è utile ricordare che dopo un trend di costante crescita registrato sin dall'anno 2003, in presenza peraltro di tariffe invariate fino all'anno 2006, nel 2009 si registrò una significativa contrazione di circa 150.000 euro, equamente distribuita fra titoli di viaggio urbani ed extraurbani. In ogni caso fino al 2011, a parità di tariffe invariate da agosto 2007, si registrano variazioni negative nei ricavi da tariffa.

Fino all'anno 2019, le tariffe dei biglietti ed abbonamenti, sia urbani che extraurbani, non sono state modificate rispetto a quelle applicate nel corso dei precedenti esercizi.

È utile ricordare che il piano tariffario in vigore è stato costruito sulla base delle seguenti considerazioni:

- L'aumento tariffario deve riguardare principalmente il biglietto, mentre il costo dell'abbonamento deve rimanere sostanzialmente invariato per incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico di tipo "fidelizzato";
- È necessaria una semplificazione delle tipologie di documenti di viaggio in uso, privilegiando eventualmente l'introduzione di nuove tipologie di abbonamenti, ma riducendo la tipologia "biglietto" essenzialmente a quella di tipo "ordinario" con relativo carnet.

In relazione a quanto sopra esposto:

- la tipologia del biglietto si differenzia solo in base alle fasce di percorrenza, ossia: ordinaria, che ingloba anche la preesistente fascia 1 fino a 5 km., tuttavia all'inizio del 2019 si è effettuata una nuova differenziazione, a parità di tariffa nella fascia ordinaria, sdoppiandola in "urbana" ed "urbana della Conurbazione"; fascia 2 (da 5,1 a 15 Km.); fascia 3 (da 15,1 a 30 km.);

-
- la tariffa degli abbonamenti urbani è rimasta invariata;
 - la tariffa degli abbonamenti extraurbani ha subito una variazione in aumento per la tipologia mensile come da indicazioni regionali, ma è stato previsto un nuovo abbonamento trimestrale avente un costo pari a tre volte la "vecchia" tariffa mensile;
 - per soddisfare la crescente richiesta di abbonamenti extraurbani con validità superiore al mese, sono state introdotte nuove tipologie, per i giovani di età inferiore ai 21 anni, con validità 9 mesi o annuale.

Tutto ciò premesso, l'anno 2022 è omogeneo rispetto all'anno precedente nella comparazione con i dati, in quanto rimane lo stato emergenziale nazionale da COVID-19 fino al 31/03/2022 con effetti di trascinarsi per tutto l'esercizio, tuttavia, rispetto all'anno 2019, il piano tariffario urbano risulta modificato dal 1° febbraio 2020. Ai fini di un'analisi comparativa dei dati nel triennio, è necessario evidenziare che esistono due elementi di discontinuità importanti, con riferimento ai periodi pre e post pandemia, dai quali non si può prescindere per una corretta valutazione dei dati di vendita dei titoli di viaggio:

1. gli effetti negativi della pandemia da COVID-19, si misurano in una diminuzione dell'incassato derivante dalle vendite di titoli di viaggio, pari a circa € 500.000 (nel 2021 era pari a circa 1.000.000 e -34% rispetto al 2019), al netto di eventuali rimborsi spettanti di legge agli utenti. Tale mancato introito si stima che trovi copertura in apposito fondo istituito dallo Stato, come già avvenuto per gli anni 2020 e 2021, di cui si argomenterà in seguito. Si precisa che al 31/12/2022 risulta un recupero di introiti rispetto all'anno precedente pari a circa € +450.000.
2. Non è possibile invece determinare l'impatto, in termini di maggiori o minori ricavi registrati nel 2022 rispetto al 2021, al 2020 ed al 2019, perché l'applicazione delle nuove tariffe è avvenuta quasi in concomitanza (1° febbraio 2020) alla dichiarazione dello stato di emergenza nazionale, a seguito di deliberazione n. 4 del 31/01/2020 del Consiglio Comunale a rettifica ed integrazione della deliberazione n. 71 del 20/12/2019, con la quale il Comune di Novara ha proposto un nuovo piano tariffario per gli abbonamenti urbani con l'obiettivo di agevolare maggiormente i giovani, le famiglie numerose ed i cittadini over 75 anni.

Poiché la Regione Piemonte ha previsto con D.G.R. n.13-6608 del 04/11/2013, l'adeguamento automatico all'inflazione programmata delle tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale, in periodi di inflazione crescente come l'attuale, diversi sono stati i provvedimenti adottati dall'Agenzia della Mobilità, da dicembre 2019, in relazione al piano tariffario extraurbano, divenuti per gli altri vettori immediatamente applicabili, non ultimo la deliberazione n.2 dell'Assemblea del 30/03/2023 che ha approvato le

tariffe regionali autorizzate dal 1° luglio 2023. Per SUN, gestore di una conurbazione, tale adeguamento non è automatico, ma deve essere deliberato dal Comune di Novara, pertanto in data 13 giugno 2023, la Giunta Comunale, con deliberazione n.332, ha approvato l'aggiornamento del piano tariffario di SUN che entrerà in vigore dal 1° luglio 2023.

In materia di evasione dal pagamento del titolo di viaggio, quale azione ormai consolidata, anche nel 2022 (fermi restando gli effetti negativi della pandemia da COVID-19, in particolare sui timori di contagio legati all'assembramento di passeggeri a bordo degli autobus) è proseguita l'attività "Biglietto alla mano", con il coinvolgimento diretto e attivo dei conducenti di linea, nella richiesta di esibizione di valido titolo di viaggio all'atto della salita a bordo autobus, nelle ore di morbida del servizio di trasporto.

Dall'anno 2017, il sistema di bigliettazione elettronica BIP, Bigliettazione Integrata Piemonte, partito a settembre 2015, risulta consolidato. Il BIP prevede l'utilizzo di una tessera contact-less sulla quale vengono memorizzati gli abbonamenti elettronici, quest'ultimi acquistati sia attraverso i rivenditori autorizzati che on-line. Gli abbonamenti vengono emessi esclusivamente in formato elettronico, mentre, anche per l'anno 2022, i tradizionali biglietti cartacei (da timbrare a bordo autobus attraverso le obliterate), sono rimasti in circolazione in quanto, per addivenire all'introduzione dei chip-on-paper, ossia biglietti elettronici compatibili col BIP, nonché all'attivazione del credito trasporti, ossia del borsellino elettronico che permette all'utenza l'acquisto del biglietto direttamente a bordo utilizzando il credito già precaricato sulla propria tessera BIP, restano tuttora da definire con la Regione Piemonte, alcune modalità operative di ripartizione degli introiti tra i diversi vettori.

Il passaggio all'utilizzo del biglietto elettronico (chip-on-paper) è altresì reso complicato dal malfunzionamento del sistema Automatic Vehicle Monitoring (AVM), non più mantenuto dalla ex società fornitrice Selex che ha trasferito il proprio ramo d'Azienda al fornitore AEP: quest'ultimo aveva presentato però un preventivo elevatissimo per aggiornare il sistema e mantenerlo per garantirne il funzionamento.

Le principali anomalie del sistema comportano in alcuni casi la mancata geolocalizzazione del mezzo, che di conseguenza non riconosce la zona tariffaria per l'applicazione in check-out del corretto pagamento della tratta, in quanto il validatore BIP non individua la località. Inoltre, nei casi di malfunzionamento del validatore, si rischia la mancata riscossione del titolo di viaggio; ciò può comportare una difficoltà per il personale di verifica di gestire la situazione per l'utenza che avrebbe validato il biglietto, ma a causa del malfunzionamento dell'apparato non è stata in condizione di regolarizzarsi.

L'Azienda, nell'ottica di sostituire l'attuale sistema con un nuovo AVM, dal 2020 ha avviato un'indagine di mercato, finalizzata a valutare sia i prodotti offerti dallo stesso mercato, sia i relativi costi, che rispetto al passato risultano più sostenibili. Nel 2021, si era proceduto all'espletamento della relativa gara, predisponendo apposito cronoprogramma al fine di riuscire ad implementare rapidamente il nuovo sistema, stante l'avvenuta aggiudicazione nei primi mesi del 2022 alla soc. Pluservice di Ancona. Nel corso del 2022 è stato sottoscritto il relativo contratto di affidamento, prevedendo un avviamento completo del sistema (AVM/AVL, BIP, VIDEOSORVEGLIANZA e CONTAPASSEGGERI) nell'arco di un triennio 2022/2024. Si è definito un cronoprogramma ed il progetto esecutivo prevedendo l'effettuazione preventiva di una fase prototipale, nella quale testare il nuovo sistema. A causa della situazione generale di difficoltà di reperimento di materiale tecnologico sul mercato, la soc. Pluservice ha chiesto di rivedere il cronoprogramma, ipotizzando l'effettuazione della fase prototipo con un apparato di bordo molto simile a quello previsto dall'offerta di gara, ma in un modello precedente. L'avvio della fase prototipale è stato ostacolato da alcune problematiche tecniche ed organizzative, anche di interfaccia con i nuovi sistemi di gestione del servizio TPL, ma sembra essere in dirittura d'arrivo nel programma di esercizio estivo 2023.

Nelle previsioni per l'anno 2020 e 2021, SUN si era organizzata nell'ottica di mantenere operativa l'intensificazione delle attività di verifica dei titoli di viaggio a bordo dei mezzi in servizio, attraverso l'impostazione della rotazione dei turni di lavoro del personale inserito nel gruppo dei Coordinatori di Esercizio già avviata dal 2016, riguardante la programmazione, in via continuativa, di un turno di lavoro giornaliero, dedicato esclusivamente a mansioni di verifica dei titoli di viaggio, in ausilio al personale di verifica già programmato, a copertura alternativamente, sia delle fasce orarie di massimo utilizzo del servizio (principalmente sulle corse scolastiche), sia delle fasce orarie di minore utilizzo. In affiancamento a tale attività, già nell'autunno 2019, l'Azienda aveva affidato, in via sperimentale, il servizio di verifica titoli di viaggio alla soc. Holacheck di Modena, specializzata in tale attività, avendo maturato esperienze in diverse società di trasporto pubblico. L'assegnazione del servizio di verifica titoli di viaggio ed accertamento e sanzione delle violazioni amministrative degli utenti dei servizi TPL a società esterna è prevista dal D.L. 50/2017 del 24/04/2017 art. 48 comma 12, convertito con modificazioni dalla legge nr.96 del 21/06/2017.

A gennaio 2020 si registravano i primi benefici dell'attività svolta dagli operatori della citata società, effetto conseguente all'operato dei mesi precedenti (ottobre-dicembre 2019) nei quali era stato elevato un notevole numero di verbali di accertamento di violazione ed in cui si era registrato un forte incremento nella vendita dei biglietti,

soprattutto a bordo. Proprio a gennaio 2020, si registrava l'aumento del quantitativo di nuovi abbonamenti sottoscritti, obiettivo fondamentale per l'Azienda che comporta fidelizzazione del cliente e riduzione strutturale dell'evasione dal pagamento del titolo di viaggio. A seguito dell'esplosione dell'emergenza sanitaria da Covid-19, da marzo 2020 fino al termine dell'anno scolastico, sono state chiuse tutte le scuole di ogni ordine e grado, con conseguente sospensione di tutti i servizi scolastici. In molte attività produttive è stato avviato il lavoro agile (smartworking): il numero di passeggeri trasportati e di conseguenza di titoli di viaggio venduti si è drasticamente ridotto sino all'inizio del lockdown che ha portato, a partire dal 18 marzo 2020, alla necessità di ridurre il servizio di trasporto; l'Azienda, in considerazione anche dei tempi ristretti, ha deciso di mettere in vigore gli orari del programma di esercizio estivo del 2019.

Nel periodo di pandemia (2020-21 e sino al 31/03/2022) si sono succeduti vari DPCM che hanno imposto la sospensione del servizio di verifica titoli di viaggio a bordo autobus. Questo evento ha portato all'interruzione anticipata del contratto con la Soc. Holacheck rispetto alla scadenza contrattuale del 31 marzo 2020. Il personale di verifica interno di SUN è stato invece organizzato per l'effettuazione di verifica titoli esclusivamente a terra o alla salita sul bus, ma l'assenza di passeggeri ha reso tale attività praticamente improduttiva. Durante il periodo di lockdown il suddetto personale è stato impegnato nel monitoraggio delle presenze di passeggeri a bordo degli autobus, per consentire di inoltrare i relativi dati all'Agenzia della Mobilità, che ne richiedeva la raccolta, al fine di valutare il decorso della situazione. Il contratto con Holacheck ha avuto alcune riattivazioni nel corso del 2021 in relazione all'andamento della pandemia, sia per l'attività di controlleria che come ausilio al personale interno dedicato al monitoraggio delle presenze a bordo, al fine di rispettare le limitazioni al carico (dal 50% all'80% della capienza massima prevista dal libretto) imposte dall'alternanza delle varie norme di prevenzione da COVID-19.

Tenuto conto dei notevoli risultati ottenuti nell'ultimo periodo contrattuale sperimentale di Holacheck (da settembre a dicembre 2021), a maggio 2022 è stato assegnato alla stessa ditta, l'appalto per lo svolgimento del contratto di servizio per la controlleria a bordo autobus per la durata di due anni (scadenza maggio 2024) a seguito di aggiudicazione di apposita gara pubblica, esperita nei primi mesi dell'anno 2022. Alla luce di tale nuovo affidamento, di seguito è importante riepilogare quanto lasciato in sospeso nella relazione sulla gestione dell'anno 2019, ossia prima della fase emergenziale, con aggiornamento quindi delle tabelle inerenti a tale attività per gli anni 2021 e 2022. Tuttavia tenendo conto che il 2020 non può essere tenuto in considerazione essendo l'anno in cui il servizio di controlleria è stato obbligatoriamente sospeso, anche il 2021 è però ancora un'annualità caratterizzata dal perdurare sia dello

stato di emergenza che delle limitazioni di carico dei passeggeri, proseguite sino a tutto il 31/03/2022.

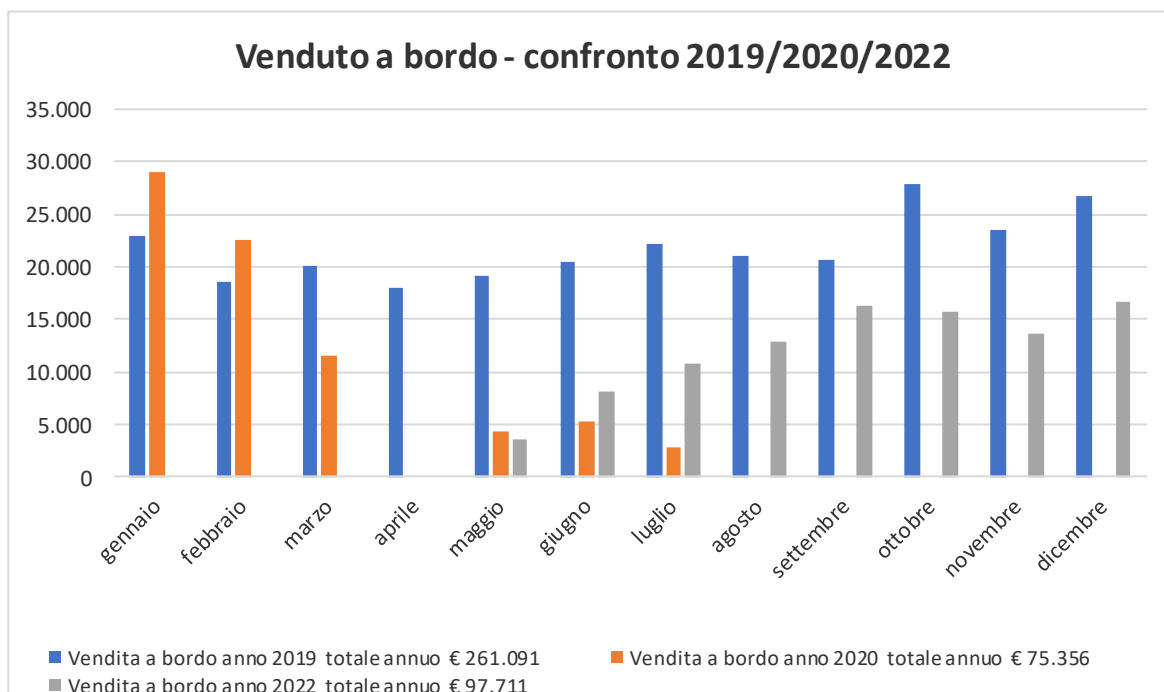
Descrizione	ANNO 2019	ANNO 2021	ANNO 2022	VARIAZIONE 2019/2021	VARIAZIONE 2019/2022
N. MULTE ELEVATE	6.141	11.394	9.779	85,54%	59,24%
N. PASSEGGERI CONTROLLATI	394.589	732.120	628.348		
% DI MULTE CONCILIATE	50.48%	47.19%	49,63%		
RICAVO DA MULTE (€)	166.905	506.355	300.480		

Mentre il dato del 2021 superava dell'85,64% i risultati pre-pandemia al 31/12/2019, lo stesso dato riferito al 2022 ha garantito comunque un andamento positivo, superando del 59,24% i risultati dell'anno di riferimento pre-Covid, a fronte di un numero di passeggeri controllati e di multe elevate inferiore rispetto al 2019: questa riduzione è imputabile, soprattutto per il primo trimestre/semestre del 2022, ad una minore affluenza di utenza a bordo dei mezzi, ancora intimorita dalla possibilità di contagio da Covid-19, soprattutto in luoghi chiusi come può essere un autobus. Nella seconda parte del 2022, l'effetto di decremento di multe elevate e di passeggeri controllati, è stato certamente determinato da una riduzione dell'evasione dal pagamento del titolo di viaggio a bordo dei mezzi pubblici, conseguente all'attivazione del provvedimento governativo "Bonus Trasporti", entrato in vigore in concomitanza con l'inizio del programma invernale 2022/2023 con validità sino al 31/12/2022, misura poi riattivata a partire dal mese di aprile 2023 e tuttora vigente.

Tale agevolazione, spettante agli aventi diritto in base a parametri di reddito, è pari ad uno sconto di € 60,00 sull'acquisto di abbonamenti mensili o pluri-mensili, ed ha portato alla regolarizzazione di quegli utenti che solitamente, a causa probabilmente anche di condizioni economiche precarie, utilizzavano il mezzo pubblico, ma sprovvisti di valido titolo di viaggio. Lo sconto in esame, tenuto conto delle tariffe vigenti per SUN (un mensile ordinario ha un costo al pubblico di € 32,00), ha consentito la sottoscrizione di due abbonamenti mensili, in ogni mese di utilizzo del bonus, con una integrazione economica da parte dell'utente di soli 4€; inoltre le validità degli abbonamenti acquistati coprono periodi anche successivi alla data dell'effettiva emissione, consentendo ai fruitori di poter utilizzare i mezzi, quasi completamente a titolo gratuito, per svariate mensilità.

In riferimento all'attività di vendita a bordo autobus dei biglietti da parte dei conducenti, attività già avviata dall'ottobre del 2014 e sospesa a causa della pandemia nel periodo

da marzo 2020 al 31/3/2022, come già indicato è stata riattivata a fine stato emergenziale, pertanto dal 1° aprile 2022. Dopo una fase iniziale debole, nella quale l'Azienda ha dovuto procedere tra l'altro alla redistribuzione delle dotazioni di biglietti a tutti i conducenti (necessariamente ritirate nel 2020 quando il servizio fu sospeso) ed ha promosso un'attività di diffusione della informativa e sensibilizzazione del pubblico in merito alla ripresa di tale servizio, , come evidenziato nella tabella che segue, a partire dal mese di maggio 2022 si sono registrati i primi incassi, conseguenti ai versamenti degli stessi da parte dei conducenti, per i titoli di viaggio venduti



Tenuto conto che la vendita a bordo nel 2022 è da considerarsi operativa per circa 8 mesi (da maggio a dicembre 2022) con un introito di € 97.711, rapportando tale dato ad un'annualità intera, l'incasso prevedibile sarebbe stato di € 146.567, risultato certamente da valutare come positivo, nonostante i fattori negativi già citati in precedenza, di riduzione dell'utenza per timori del contagio e di regolarizzazione di molti utenti, a seguito dell'introduzione del Bonus Trasporti, con rilascio di abbonamenti e conseguente riduzione della necessità di munirsi di biglietto.

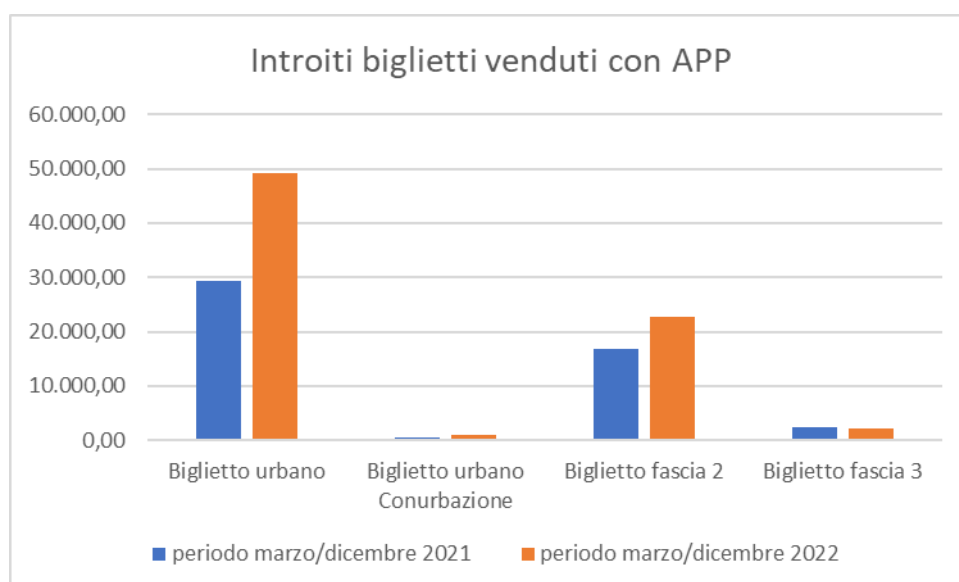
Resta comunque il fatto che la vendita a bordo risulta particolarmente apprezzata dalla clientela per la comodità di acquistare direttamente sul mezzo il titolo di viaggio; non consente inoltre all'utenza di addurre giustificazioni in caso si trovi sprovvista del titolo, avendo chiunque la possibilità di acquistarlo anche all'ultimo momento. È evidente che questo strumento permette anche al personale di controllo di poter essere maggiormente incisivo nel verbalizzare eventuali violazioni.

Dal mese di marzo 2021, anche alla luce delle indicazioni legate all'emergenza sanitaria per il Covid-19, che invitavano le Aziende ad incentivare la vendita di biglietti con sistemi telematici, è stata attivata la APP di SUN denominata "SUN iTicket Novara", scaricabile dall'utenza sul proprio smartphone. Questa APP, previa registrazione da parte dell'utente, consente di acquistare i biglietti previsti dal tariffario SUN (urbano, urbano della conurbazione, fascia2 e fascia3), effettuando il pagamento con moneta elettronica (carte di credito, di debito, prepagate, Paypal), con l'ulteriore possibilità di consultare percorsi, fermate ed orari del servizio di trasporto programmato. La validazione dei biglietti acquistati avviene alla salita a bordo autobus, inquadrando il qrCode presente in vari punti di ogni mezzo SUN in servizio, oppure inserendo il numero aziendale identificativo del bus (reperibile sia all'interno che all'esterno dei mezzi aziendali).

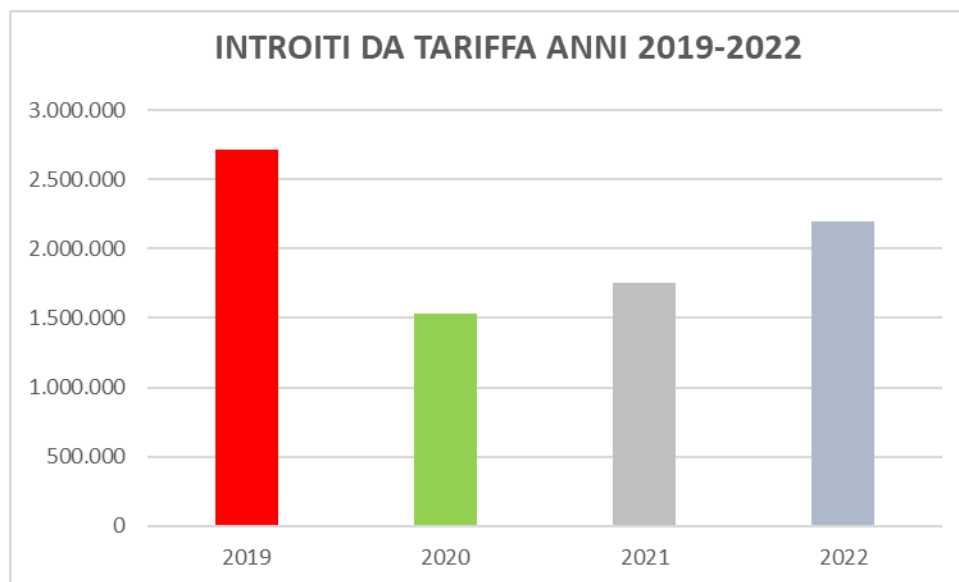
Dalla tabella che segue si evidenzia che, soprattutto per l'acquisto dei biglietti della tipologia Urbano e Fascia 2, l'utilizzo della APP nel 2022 è decisamente migliorato rispetto ai valori del 2021, sicuramente per l'effetto della conoscenza del nuovo strumento da parte dell'utenza.

Come per la vendita a bordo autobus, anche questo sistema di acquisto dei biglietti è apprezzato dalla Clientela, con l'ulteriore vantaggio, rispetto alla vendita a bordo, che il prezzo al pubblico in questo caso non risulta maggiorato, ma è esattamente pari al prezzo al pubblico applicato in caso di acquisto presso i rivenditori a terra.

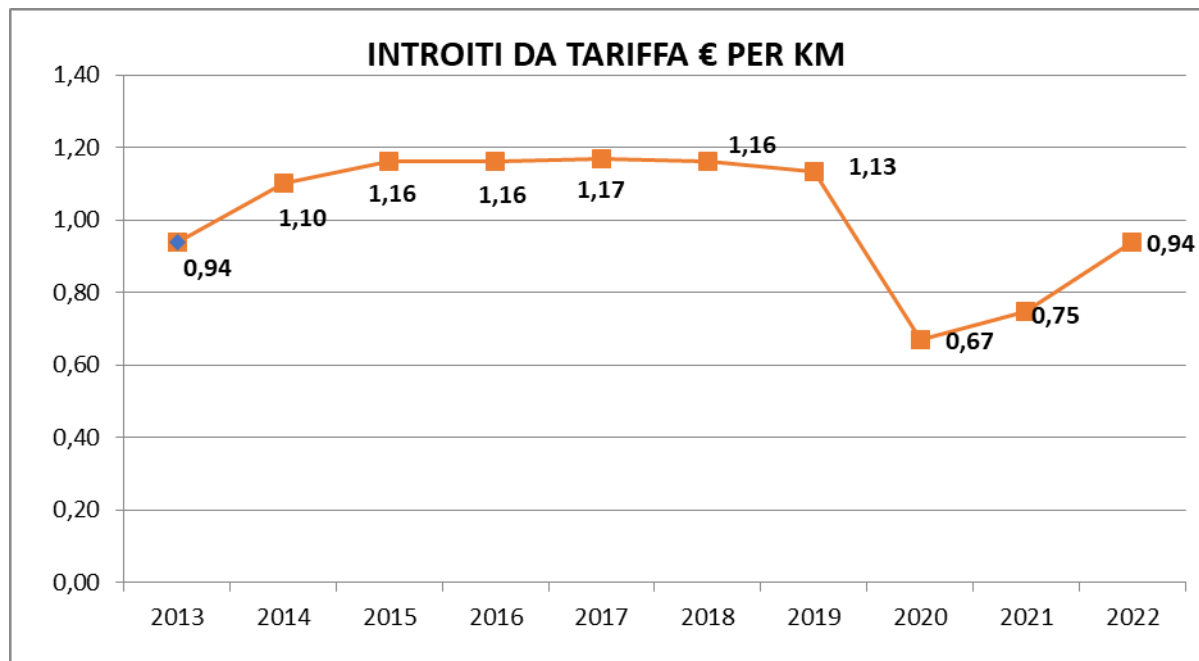
Rappresenta anche in questo caso un disincentivo per la clientela ad addurre giustificazioni per non essere provvisti di titolo di viaggio, in caso di controllo a bordo da parte del personale di verifica, aggiungendo ulteriore incisività nella verbalizzazione delle violazioni.



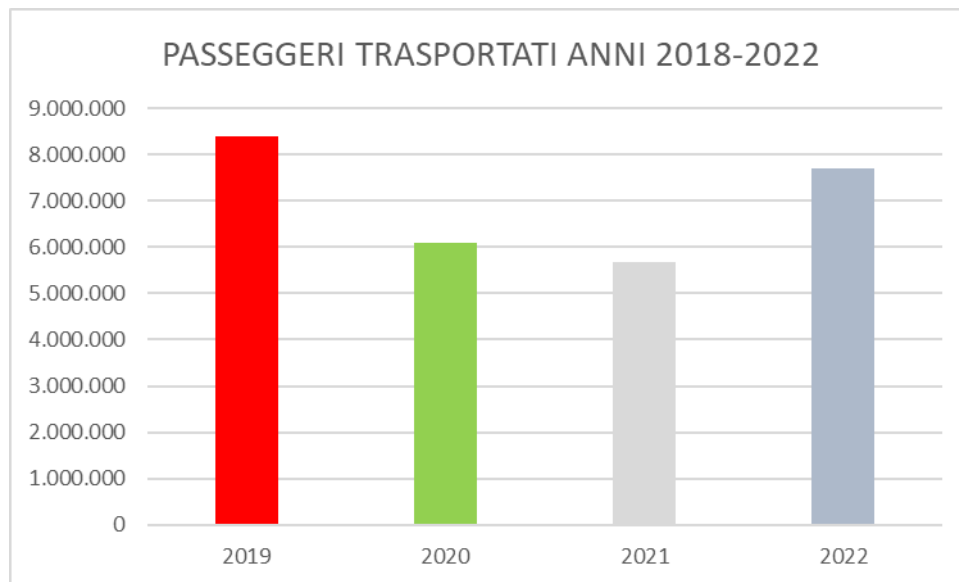
Relativamente agli introiti da tariffa, registrati complessivamente in € 2.711.749 per il 2019, con 2020 e 2021 fortemente penalizzati dalla pandemia da Coronavirus, registrando complessivamente un dato pari a € 1.536.096 per il 2020 e pari a €1.751.379 per il 2021, seppur con una differenza positiva di € 215.283, il 2022 ha chiuso con un risultato pari ad € 2.202.350, con un trend decisamente positivo, che si sta avvicinando nuovamente ai livelli pre - pandemia, come evidenziato nel grafico che segue:



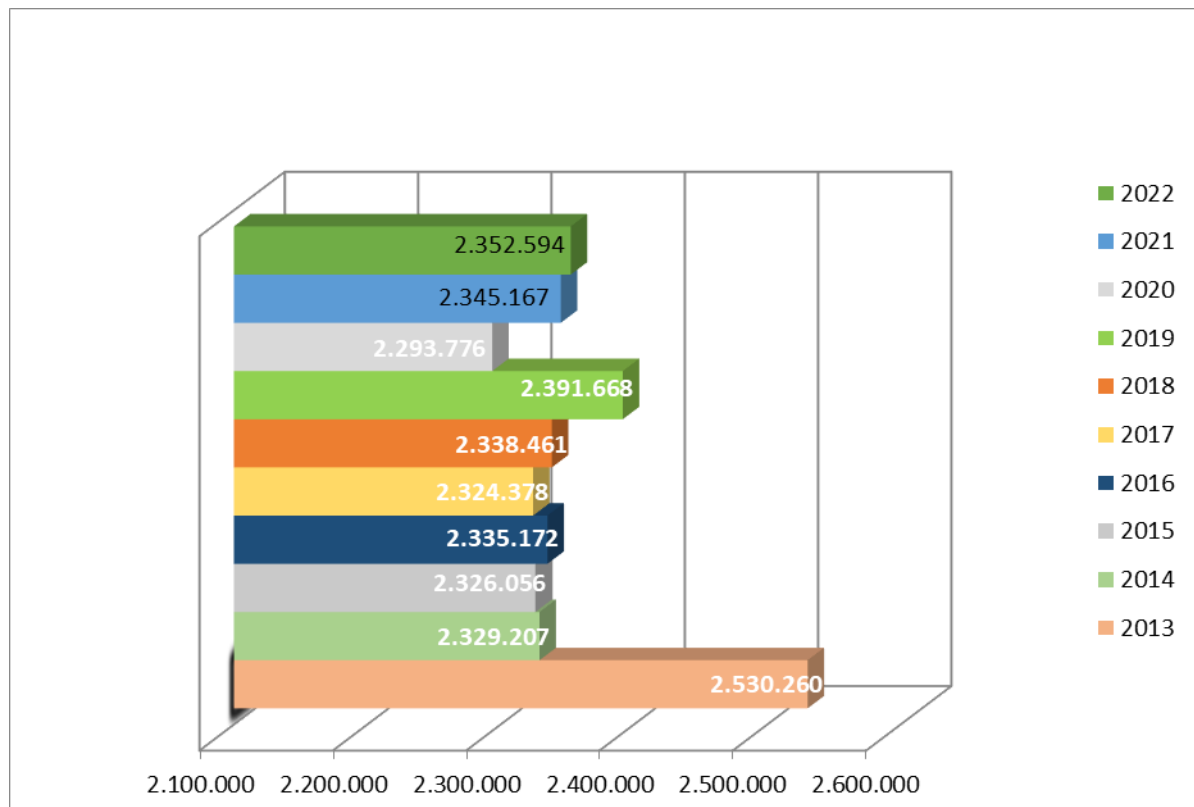
Si specifica che, considerando tutti i fattori che tengono conto sia del servizio reso che dell'introito realizzato, il coefficiente di introito da tariffa per kilometro di esercizio effettivamente reso all'utenza, che nel 2021 registrava ancora una forte contrazione rispetto agli esercizi precedenti pre-covid, nel 2022 evidenzia una ripresa. Il numero di chilometri di esercizio del 2022 è sostanzialmente in linea con le annualità pre-pandemia, tenuto conto che in tale annualità i servizi aggiuntivi, erogati su indicazione dell'Agenzia della Mobilità e della Prefettura, a seguito del piano di prevenzione covid-19, sono stati erogati solo per il primo trimestre 2022.



Il dato relativo ai passeggeri trasportati, che produce effetti sugli introiti, negli anni 2020 e 2021 è stato particolarmente influenzato dai provvedimenti governativi che hanno imposto limitazioni sulla presenza a bordo di utenti (da maggio 2020 il limite massimo di passeggeri a bordo di ogni autobus in servizio non doveva superare il 50% della capienza da libretto di circolazione, dal mese di giugno 2020 tale limite è stato elevato al 60% ed è rimasto invariato per tutto il periodo estivo. Da settembre 2020, alla ripresa dell'anno scolastico, il limite è stato elevato all'80%, sino a gennaio 2021 quando è stato nuovamente ridotto al 50%, considerando che il 50% degli studenti degli istituti superiori e a partire dal secondo anno della scuola secondaria di primo grado, seguivano le lezioni in modalità Didattica A Distanza, nel secondo semestre 2021 il limite è stato nuovamente elevato all'80%). Il ritorno alla normalità, con il 100% di capienza consentita, è stato autorizzato solo al termine dello stato emergenziale (31 marzo 2022). Come evidenziato nella tabella che segue, il numero di passeggeri trasportati nel 2022 si è pressoché riallineato ai livelli pre-pandemia; certamente l'introduzione dell'agevolazione Bonus Trasporti, come già evidenziato in precedenza, ha contribuito all'incremento del numero di passeggeri regolari a bordo del mezzo pubblico.

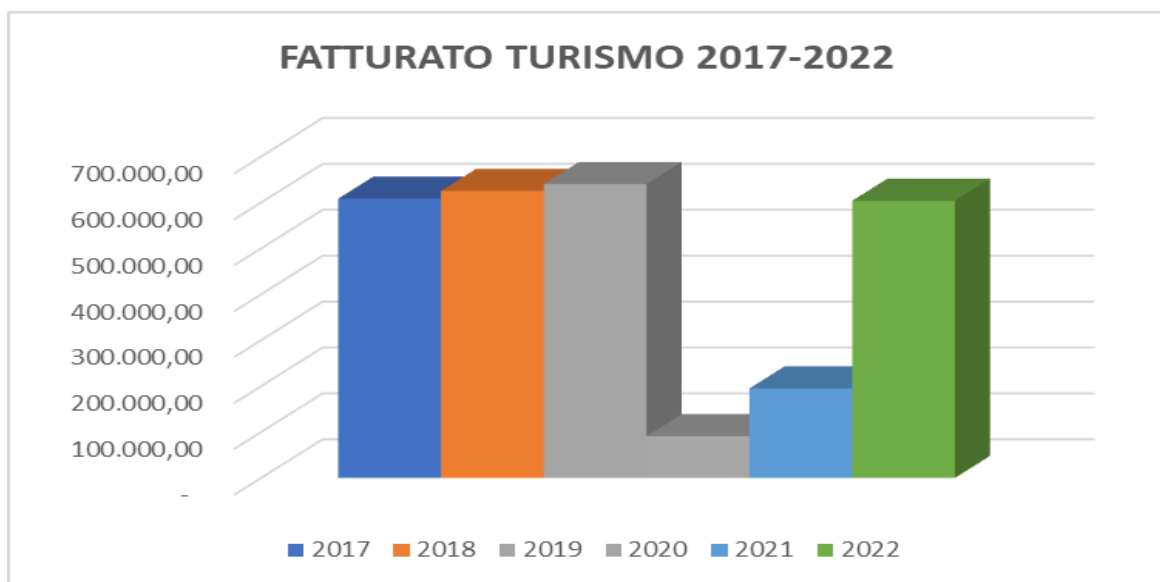


Per quanto riguarda il servizio TPL, mentre negli anni precedenti il dato era sostanzialmente assestato con lievi variazioni legate al calendario di esercizio, tranne che per il 2019 in cui si era registrato un incremento nel numero di chilometri di esercizio (2.391.668) determinato dall'allungamento dei percorsi delle linee interessate alla chiusura del Cavalcavia Porta Milano a Novara (da Maggio 2019) ed anche di Via Roma a Trecate (da settembre a dicembre 2019), il 2020, come già specificato, ha registrato un forte decremento, conseguente alle riduzioni chilometriche citate in precedenza e legate all'andamento della pandemia da Coronavirus: il dato di chiusura è stato pari a km 2.293.776, con una riduzione di quasi 98.000 km rispetto al 2019. Il 2021 aveva registrato la ripresa progressiva del servizio, attestandosi a una produzione chilometrica complessiva pari a 2.345.167, con una variazione in aumento rispetto al 2020 di 54.141, ritornando ai livelli del 2018. Nel 2022 i chilometri di esercizio prodotti sono sostanzialmente invariati, rispetto al 2021, con un numero di vett-km di 2.352.594, in linea con quanto registrato negli anni pre-pandemia.



Il 2022, a seguito del crollo del Cavalcavia 25 Aprile avvenuto il 9 ottobre 2022, ha registrato gravi problematiche viabili, in quanto la chiusura di una direttrice fondamentale per la città di Novara come il Cav. 25 Aprile ha prodotto l'effetto di riversare il traffico dei veicoli privati su altre direttrici di accesso all'ambito urbano, in particolare sul Corso della Vittoria e sulla Tangenziale di Novara. Questa situazione ha creato, soprattutto nelle prime settimane, dei blocchi completi della circolazione, a danno della regolarità del servizio di trasporto, che come noto percorre le medesime strade dei mezzi privati, non essendo previste corsie preferenziali. Il Cav.via 25 Aprile risulta ancora chiuso al traffico e le problematiche viabili risultano tuttora presenti, soprattutto in alcune fasce orarie; l'Azienda su questo argomento è in fase di trattativa sindacale, per compensare in qualche misura i disagi subiti dal personale viaggiante, a seguito della ripetuta mancata fruizione delle soste, previste dai turni di servizio, come da norme vigenti, per effetto del congestionamento del traffico.

L'Azienda aveva gestito, anche durante gli esercizi 2020 e 2021, l'attività di sviluppo dei servizi commerciali da turismo; tuttavia, il settore è stato gravemente colpito dall'emergenza pandemica con lunghi periodi di inattività, con un conseguente risultato negativo dell'anno 2020 (al 31/12/2020 si è registrato un calo del fatturato dell'86% rispetto all'anno precedente) che non può essere oggetto di comparazione con le annualità precedenti, ma ha natura del tutto straordinaria. Già nel 2021 si è registrata una progressiva ripresa, che nel 2022 si è completata, raggiungendo sostanzialmente i livelli pre-covid.



Si ricorda che fin dall'anno 2011, l'Azienda, rafforzata nei suoi intendimenti dai risultati realizzati nell'anno precedente nel settore del noleggio autobus ed in generale dai servizi di noleggio con conducente di tipo "privato" (nel 2010 +€ 265.000 nei "servizi speciali" e +66% nel solo "turismo", rispetto al 2009), ha cercato di rendere remunerativi i due nuovi autobus ottenuti in leasing da aprile 2010, raggiungendo nuovi obiettivi, ossia un incremento complessivo di circa € 125.000 rispetto all'anno precedente, pari ad un aumento del 17% nei servizi di tipo "privato" in generale, che sale al 22% nei soli servizi di noleggio. Anche nel 2012, avendo acquistato un nuovo autobus da turismo, il fatturato per i servizi di noleggio da rimessa con conducente (turismo) è aumentato del 19% rispetto al 2012. Dal 2013 si può affermare che il volume d'affari legato al "turismo", nonostante la crisi registrata nel settore, risulta pressoché stabile; il 2015 rispecchia gli equilibri raggiunti (-1,7% rispetto all'anno 2014), in particolare se si evidenzia che è stato possibile sostituire l'autobus da turismo solo ad agosto 2016 con un nuovo leasing, peraltro già individuato nel mese di agosto

2015, il 2016 registra un fatturato in linea con l'anno precedente. Nel 2017 e nel 2018 sono stati introdotti, per ciascun anno, due nuovi autobus da turismo in leasing in sostituzione di altrettanti, il cui contratto è terminato nel 2016 e nel 2017. Alla fine dell'esercizio 2017, pertanto, per effetto del rinnovo del parco mezzi, si è registrato nuovamente un incremento nei servizi da turismo pari al 23,64% (+€ 116.370) rispetto all'anno precedente.

A consuntivo al 31/12/2019, si è quindi registrato, rispetto a fine anno 2018, un incremento nei servizi da turismo pari al 3.11% (+€ 25.000). Tuttavia, in considerazione del fatto che i mezzi da turismo in dotazione nell'anno 2019, non hanno potuto soddisfare a pieno la domanda in crescita, si registra infatti anche un aumento nei servizi di noleggio con conducente non svolti in proprio ma affidati ad altri vettori (il valore dei servizi svolti da terzi per nostro conto, passa da circa € 70.000 dell'anno 2018 a circa € 120.000 dell'anno 2019), nel mese di novembre 2019 è stato introdotto un nuovo autobus da turismo acquisito in leasing e nel mese di gennaio 2020 è stato possibile stipulare un nuovo contratto aggiuntivo per l'acquisto in leasing di un ulteriore autobus. Tali inserimenti di mezzi, hanno contribuito, a partire dal 2° semestre 2021, alla piena e progressiva ripresa dell'attività dedicata al turismo. Nel secondo semestre del 2022 sono stati introdotti ulteriori due mezzi nel parco aziendale, che hanno contribuito al raggiungimento di un fatturato dell'anno in esame sui livelli del 2017. Mantenendo il trend positivo si può stimare pertanto di raggiungere e superare il fatturato del 2019 entro l'anno 2023.

Andamento dei costi per Materie Prime

Dall'analisi delle varie poste si registra un generale aumento dei costi inseriti alla voce "Costi per materie prime, di consumo e di merci", a livello complessivo pari a € 662.354 (42.20%), ed alla voce "Costi per servizi" ove si rileva una variazione in aumento pari a € 199.362 (10.57%). Tali aumenti sono diretta conseguenza della progressiva ripresa di tutte le attività, tenuto conto del mantenimento dello stato emergenziale al 31/03/2022, quindi di un lento ma progressivo ritorno alla "normalità" di utilizzo del servizio TPL verso fine anno 2022, accompagnato dall'aumento consistente del tasso di inflazione e quindi dei prezzi applicati in generale dai tutti i fornitori di beni e servizi.

Per valutare i costi registrati nell'anno per i consumi di carburanti per autotrazione, è necessario dapprima ricordare che l'esercizio 2013, dopo diversi esercizi consuntivi che avevano registrato ogni anno un incremento, talvolta anche rilevante, della spesa per carburanti, fu considerato un anno di rottura rispetto al passato, in particolare aveva già fatto rilevare una diminuzione importante del costo sostenuto per gli stessi, pari a circa € 108.000 sui consumi effettivi di gasolio ed € 46.000 per il metano. Anche il

2014, messo a confronto con l'anno precedente, risulta essere un esercizio positivo in relazione all'andamento del costo del carburante per autotrazione: il prezzo medio registrato in corso anno, è rispettivamente passato da € 1,2534 del 2013 a € 1,2166 del 2014 (2,94% di diminuzione) per il gasolio, e da € 0,3853 a € 0,3498 per il metano (9,21% di diminuzione); risultati anche dovuti agli approvvigionamenti in gruppo d'acquisto con GTT di Torino. La tendenza al ribasso dei prezzi dei carburanti è proseguita anche nell'esercizio 2015: il prezzo medio registrato in corso anno 2015, è rispettivamente passato da € 1,2166 del 2014 a € 1,0562 del 2015 per il gasolio (13,19% di diminuzione), e da € 0,3498 a € 0,3317 per il metano (5,19% di diminuzione); anche nell'esercizio 2016 si rileva quanto segue: il prezzo medio registrato in corso anno 2016, è rispettivamente passato da € 1,0562 del 2015 a € 0,9714 del 2016 per il gasolio (-8,02% di diminuzione), e da € 0,3317 a € 0,3259 per il metano (-1,74% di diminuzione). L'anno 2018 conferma una inversione della tendenza rilevata fino all'anno 2016 e pertanto, per la prima volta dall'anno 2013, si evidenzia un aumento sensibile del costo del gasolio, da aggiungersi, ad inizio 2018, ad un'inversione di tendenza anche nella rilevazione delle variazioni del prezzo del metano; infatti il prezzo medio del gasolio 2018 fu pari a € 1,1318 al litro da confrontarsi con il prezzo medio a fine anno 2017 pari a € 1,0489 e per il metano il prezzo medio del 2018 risulta essere € 0,2932 da confrontarsi con € 0,2704 del 2017. Tuttavia, fermo restando quanto si è già detto per le annualità precedenti, l'anno 2019 risulta diversamente significativo per la valutazione del costo del gasolio e del metano. Nel 2019 si è infatti nuovamente registrato un minor costo per consumi di gasolio pari complessivamente a circa € 26.000, dovuto a minori quantità consumate (-3,24%) e minori prezzi registrati sul mercato (-0,25%). Per quanto riguarda il dato rilevato al 31/12/2019 sul consumo di metano, si evidenzia che lo stesso non risulta omogeneo rispetto al 2018 ed il confronto deve tener conto di quanto verrà evidenziato anche successivamente nella presente relazione in merito all'apertura da aprile 2019 del nuovo distributore di metano. Anche per il 2019, si conferma l'ipotesi di tendenza al rialzo del prezzo d'acquisto già evidenziata al 31/12/2018, si rileva infatti un maggior costo al 31/12/2019 per consumi di metano, pari complessivamente a circa € 143.500, di cui € 16.205 per maggiori quantità consumate (+6,86%) ed € 127.369 per differenza negativa sul prezzo medio di acquisto, prezzo medio che a fine anno si attesta a € 0,3958 da confrontarsi con € 0,2630 del 2018. Tutto ciò premesso ed argomentato, è necessario aprire una parentesi sull'anno 2020 perché i dati non sono immediatamente confrontabili con le annualità precedenti per gli effetti derivanti dall'impatto della pandemia, sia in termini di mancati consumi di carburante in conseguenza di minori chilometri di servizio erogati e sia per l'impatto del COVID-19 sui prezzi d'acquisto.

Nel 2020 si è registrato un minor costo per consumi di gasolio pari complessivamente a circa € 249.000, dovuto a minori quantità consumate (-22,75%) e minori prezzi registrati sul mercato (-14.36%). Per quanto riguarda il dato rilevato al 31/12/2020 sul consumo di metano, si evidenzia che lo stesso non risulta omogeneo rispetto al 2019 ed il confronto deve tener conto di quanto verrà evidenziato anche successivamente nella presente relazione in merito all'apertura da aprile 2019 del nuovo distributore interno di metano per il rifornimento degli autobus. Premesso ciò, confermando l'ipotesi di tendenza al rialzo del prezzo d'acquisto già evidenziata al 31/12/2019, si rileva un minor costo al 31/12/2020 per consumi di metano, pari complessivamente a circa € 27.000, di cui € 45.000 per minori quantità consumate (-11,85%) ed € 18.000 per differenza negativa sul prezzo medio di acquisto, prezzo medio che a fine anno si attesta a € 0,4169 da confrontarsi con € 0,3958 del 2019.

L'anno 2021 risulta ulteriormente "di rottura" rispetto alle annualità precedenti per gli effetti ancora della pandemia, tuttavia in un momento di ripresa progressiva di tutte le attività e di inflazione crescente per la prima volta dopo anni, il prezzo medio del metano è stato pari a € 0,6258, tuttavia con picchi di € 1,2428 a dicembre 2021 e di € 1,3671 a novembre. Il prezzo medio del gasolio nel 2021 è stato pari a € 1,1334, tuttavia con picchi degli ultimi tre mesi di 1,2349 (ottobre), 1,2410 (novembre), 1,2195 (dicembre). L'ultimo trimestre 2021 ha infatti visto un'impennata dei prezzi di carburante, confermata ulteriormente al rialzo nell'anno 2022, causa l'aggiungersi, alla pandemia, della crisi per la guerra in Ucraina. Nell'anno 2021, SUN ha sostenuto maggiori costi per carburante per autotrazione, rispetto al 2020, per complessivi € 340.000 circa, di cui € 270.000 circa dovuti esclusivamente all'aumento dei prezzi del metano e del gasolio.

Nell'anno 2022 il prezzo medio del metano è stato pari a € 1,8723, da confrontarsi con il prezzo medio del 2021 pari a € 0,6258; mentre il prezzo medio del gasolio è stato pari a € 1,3957, da confrontarsi con il prezzo medio del 2021 pari a € 1,1334. Al 31/12/2022, SUN ha sostenuto maggiori costi per carburante per autotrazione, rispetto al 2021, per complessivi € 630.000 circa, determinati dalla somma algebrica di +€ 760.000 circa dovuti esclusivamente all'aumento dei prezzi del metano e del gasolio e - € 130.000 circa dovuti a minori quantità consumate.

Di seguito una tabella riassuntiva delle variazioni del periodo 2019-2022:

Descrizione	ANNO 2021 su 2019	ANNO 2021 su 2020	ANNO 2022 su 2021	VARIAZIONE % 2021/2021	VARIAZIONE % 2020/2021	VARIAZIONE % 2021/2022
Variatione costo gasolio (differenza costo)	(71.762)	178.599	265.528			
Variatione costo gasolio (differenza per quantità)	(74.338)	80.879	90.637	(10.09%)	+16.62%	+13.62%
Variatione costo gasolio (differenza per prezzi)	2.576	97.720	174.896	+0.39%	+17.22%	+23.14%
Variatione costo metano (differenza costo)	138.986	166.130	366.587			
Variatione costo metano (differenza per quantità)	(51.691)	(7.061)	(222.789)	(13.81%)	(2.00%)	-42.95%
Variatione costo metano (differenza per prezzi)	190.678	173.191	589.376	58.13%	50.12%	+199.16%

Per quanto riguarda l'aumento elevato del costo dell'energia registrato nel 2022 rispetto all'anno precedente, si evidenzia quanto segue:

- Nel corso del 2019, si è conclusa ed assegnata la gara per la realizzazione di un progetto che ha comportato lo smaltimento dell'amianto ancora, presente all'inizio dell'anno 2019, sebbene in via residuale rispetto al passato, presso la proprietà di via Generali e la contemporanea ristrutturazione e rifacimento dell'intero edificio con accorgimento di risparmio energetico, compresa la copertura delle tettoie del deposito -officina e della palazzina uffici, con installazione di un sistema fotovoltaico. Tale progetto è stato finanziato mediante l'affidamento della realizzazione ad un'impresa ESCo (Energy Service Company) in grado di fornire tutti i servizi tecnici, commerciali e finanziari necessari per realizzare un intervento di efficienza energetica, assumendosi l'onere dell'investimento e il rischio di un mancato risparmio, a fronte della stipula di un contratto in cui siano stabiliti i propri utili. I lavori di ristrutturazione della sede aziendale sono iniziati a gennaio 2020 e sono stati ultimati nel 2021. Nel 2022 si è provveduto al collegamento dell'impianto fotovoltaico installato. Si ricorda che a giugno 2020 fu effettuata la voltura delle utenze SUN ad Aura Energy (ditta assegnataria) e quindi è decorsa la contemporanea corresponsione del canone fisso mensile di circa € 13.850 che ha sostituito costi, in precedenza sostenuti direttamente da SUN, per i servizi di energia elettrica e gas metano per riscaldamento. Questo ha permesso di "congelare" il prezzo dell'energia elettrica alla situazione 2019, ossia a quella precedente ai rincari, di seguito una tabella che valorizza il consumo attuale di energia al prezzo medio 2019 ed al prezzo

medio 2022, la differenza, pari a circa 70.000, rappresenta l'impatto che avrebbe avuto l'aumento tariffario dell'energia elettrica sul bilancio 2022.

Descrizione	Costo medio €/kw 2022 - consumi ANNO 2022	Costo medio €/kw 2019 - consumi ANNO 2022	STIMA MAGGIORI COSTI 2022 (risparmio)
Valutazione del risparmio nell'esercizio 2022 in termini di minori costi di energia sostenuti a parità di consumi	97.416	169.197	(71.781)

Andamento degli investimenti e dei costi di manutenzioni

I costi del processo Manutenzione

Tra i costi aziendali per le prestazioni di servizi, il costo del processo di manutenzione merita una analisi di dettaglio. Il processo manutentivo è di fatto un processo di supporto alle prestazioni di servizio aziendale, ed ha l'obiettivo di implementare, durante il ciclo di vita del singolo veicolo, azioni tecniche, amministrative e gestionali destinate a mantenere o riportare la vettura in uno stato in cui possa eseguire la missione a cui è stata destinata, al fine di garantire la copertura dei mezzi prevista dal Movimento. In tale contesto è obiettivo della manutenzione garantire che i veicoli siano riforniti e adeguatamente puliti. Il tutto rispettando il budget economico. Si evidenzia che il budget (quale percentuale dei costi totali di produzione) è stato costante negli ultimi 4 anni.


Al fine di avere un quadro completo, si riportano di seguito le voci economiche che, ad oggi, sono state oggetto di valutazione per l'analisi dei costi manutentivi.

 ANALISI COSTI MANUTENZIONE AL 31/12/2022	
A CQ MAT di Consumo (Lub,Pne)	
A CQ RICAMBI	
MANUTENZIONI DI TERZI	
SERVIZI - Pulizie	
PERSONALE	
COSTI DI ESERCIZIO	
A MMORTAMENTO IMMOBILIZZ. MATERIALI	
(3) TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE MANUTENZIONE al netto dei ammortamenti	
	% su costi totali di produzione
(1) TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE MANUTENZIONE (6+7+8+9+10+11+12+14)	
	% su costi totali di produzione

Al fine di una continuità di interpretazione dei dati sulle future relazioni di bilancio, si precisa che le voci di cui sopra, in vista del progetto "controllo di gestione (COGE)" che verrà sviluppato nel 2023 e 2024, potranno essere rivisitate e riorganizzate.

Nel 2022 i costi manutentivi, al netto degli ammortamenti che afferiscono al processo Manutentivo risulta, come negli anni precedenti, in linea al budget affidato.

Si precisa però che, in un contesto 2022 dove è presente un generale aumento dei costi della produzione SUN, anche il processo manutentivo ha di fatto contribuito all'aumento dei costi totali per circa il 3%. Si riportano di seguito i dati rilevati.

 ANALISI COSTI MANUTENZIONE AL 31/12/2022

	BILANCIO D'ESERCIZIO 2022				
	31 DICEMBRE 2022	31 DICEMBRE 2021	31 DICEMBRE 2020	31 DICEMBRE 2019	DIFFERENZE 2022/ 2021
ACQ MAT di Consumo (Lub,Pne)	81.561,51	51.307,31	79.675,91	70.186,72	30.254,20
ACQ RICAMBI	246.391,63	250.686,85	225.481,83	280.435,30	-4.295,22
MANUTENZIONI DI TERZI	362.296,79	339.873,00	323.073,19	270.401,79	22.423,79
SERVIZI - Pulizie	88.050,10	56.487,00	37.690,00	1.345,00	31.563,10
PERSONALE	457.656,26	505.409,23	449.696,24	564.559,08	-47.752,97
COSTI DI ESERCIZIO	424.608,77	487.061,20	495.929,81	512.102,36	-62.452,43
AMMORTAMENTO IMMOBILIZZ. MATERIALI	424.608,77	487.061,20	495.929,81	512.102,36	-62.452,43
(3) TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE MANUTENZIONE al netto dei ammortamenti	1.245.905,99	1.214.851,39	1.133.271,80	1.190.021,46	31.055,93
% su costi totali di produzione	10%	10%	11%	10%	3%
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE B)	12.941.430,92	11.974.402,07	10.668.090,11	11.373.459,56	967.028,85

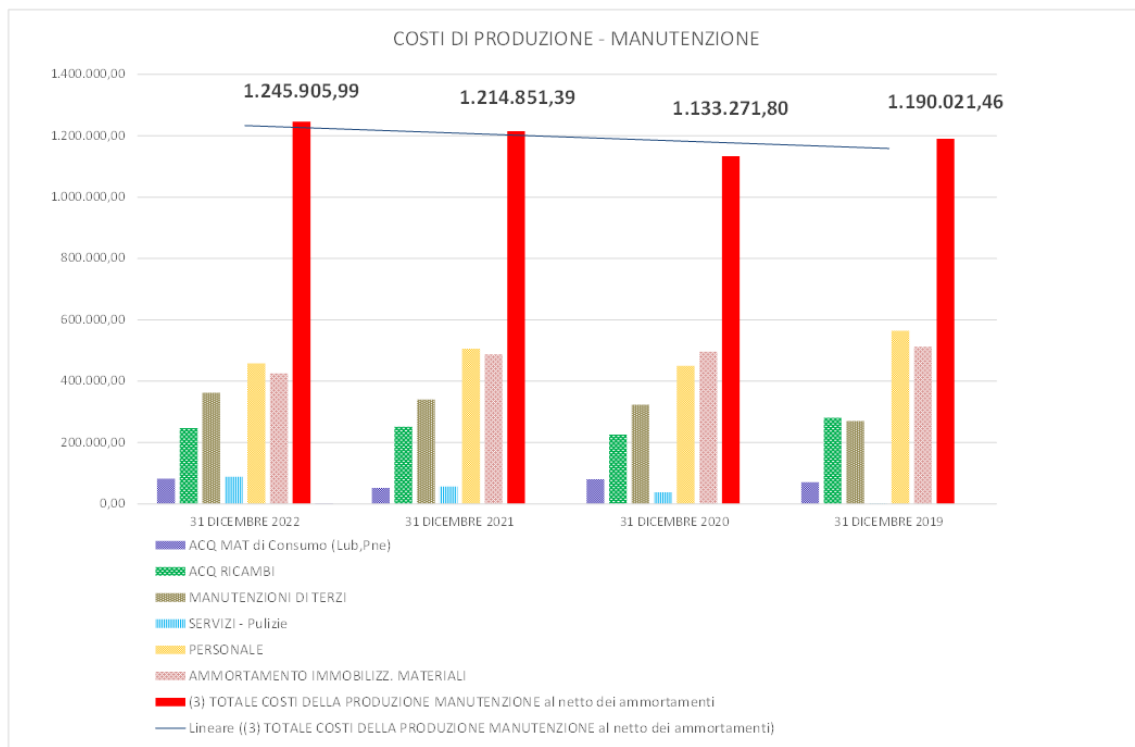
In particolare le voci di costo oggetto di aumento sono:

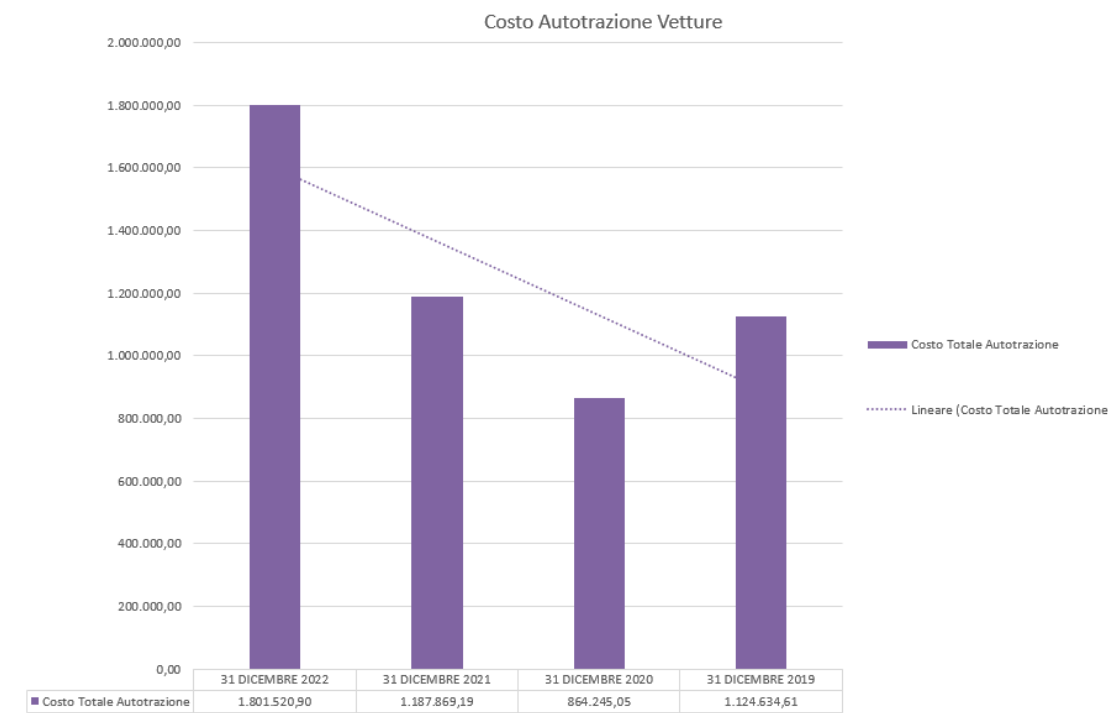
- **i materiali di consumo** che, a parità di km, la correlata voce di costo a bilancio 2022 registra un aumento sostanziale rispetto il 2021. Tale aumento risulta in linea con gli adeguamenti dei prezzi segnalati dai fornitori;
- **i ricambi** che, pur registrando a bilancio una leggera diminuzione della voce di costo, di fatto, a fronte di una diminuzione delle ore manutentive 2022 rispetto al 2021, si registra un aumento dei costi unitari dei ricambi. Anche in questo caso l'aumento risulta in linea con gli adeguamenti dei prezziari comunicati dai nostri fornitori;
- **la manutenzione presso terzi**, ove la correlata voce di costo a bilancio 2022 registra un considerevole aumento rispetto il 2021; di fatto c'è stato uno spostamento delle commesse interne verso commesse esterne, tali costi sono correlati all'aumento delle complessità tecniche dei guasti registrati nel 2021. Tali complessità dei guasti sono in linea con l'aumento dell'età media del parco, e alla necessità di competenze specifiche, di fatto non presenti in SUN.
- **Pulizie esterne**, ove la correlata voce di costo a bilancio 2022 registra un aumento secco rispetto il 2021. La voce di costo è aumentata in quanto il

processo di pulizia esterna è stato esternalizzato completamente a metà dell'anno 2022. L'esternalizzazione è stata una scelta organizzativa, a fronte di poche risorse "autisti" disponibili (in passato le pulizie erano eseguite dal personale Autista neoassunto), e di una difficile organizzazione efficace del processo a causa del continuo turnover delle risorse.

Con riferimento ai **costi per l'autotrazione**, si evidenzia un forte aumento del valore totale di detti costi, a causa dell'impennata dei costi unitari di gasolio e metano.

La situazione di cui sopra è rappresentata nei seguenti diagrammi ove, a fronte di un parco in continuo invecchiamento, si registra una linea di tendenza dei costi di produzione del processo di manutenzione in aumento, e un costo dell'autotrazione in forte aumento.





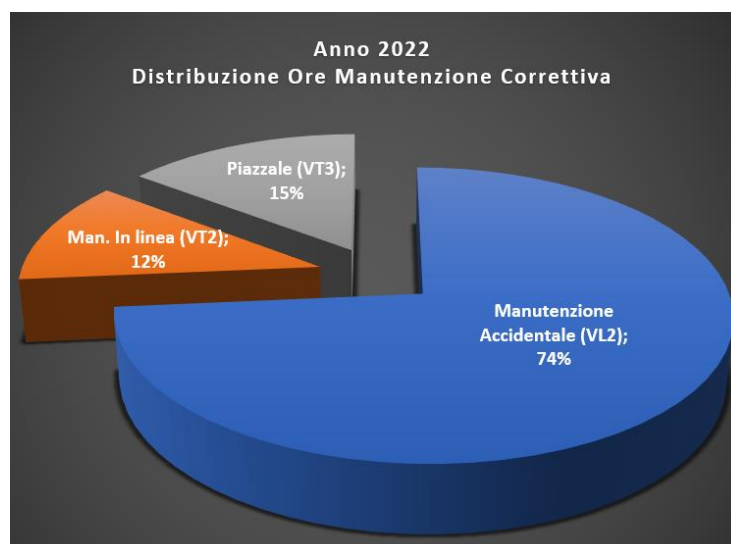
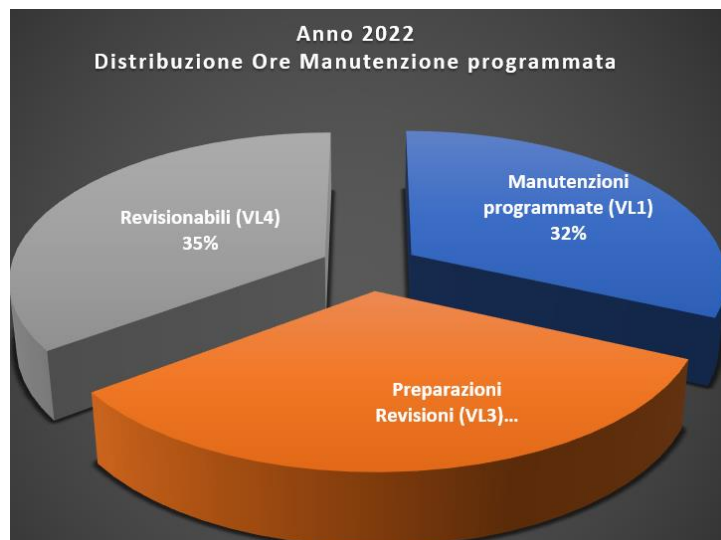
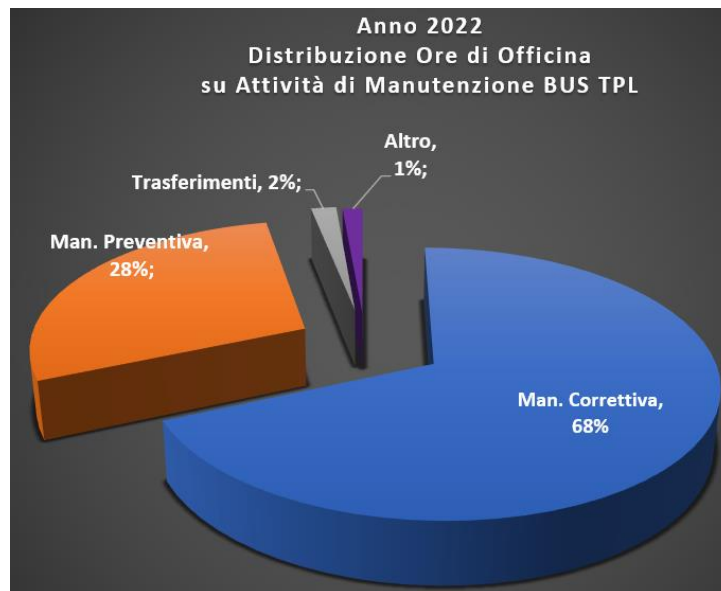
Si evidenzia che l'aumento dei costi di manutenzione registrato a bilancio è di fatto inferiore a quanto il parco avrebbe necessitato per garantire la missione delle singole vetture; ciò è dovuto alla scelta di non eseguire consistenti interventi di manutenzione straordinaria in vista del rinnovo del parco 2022-2023 con inserimento di nuove vetture. Con riferimento all'efficacia delle attività manutentive, da metà 2022 sino ad oggi, si registra una diminuzione della stessa; sono infatti aumentati il numero di fermi macchina e la indisponibilità delle vetture, con picchi di indisponibilità anche di 21 vetture sul totale del parco MIV.

Analizzando la distribuzione delle ore manutentive interne e correlate commesse, ne risulta una forte incidenza sulle manutenzioni di tipo correttiva rispetto alla manutenzione di tipo programmata.

Dall'esame delle ore dedicate alla manutenzione correttiva, si rileva una percentuale rappresentativa degli interventi in linea.

Analizzando inoltre i dati relativi alle manutenzioni programmate, si evidenzia una percentuale significativa delle ore dedicate alla preparazione delle revisioni.

Quanto rilevato evidenzia un parco critico, e risulta essere in linea con l'età media del parco 2022. A supporto di quanto sopra esposto sono di seguito riportati diagrammi di dettaglio.



Criticità nel corso del 2022

Con riferimento a situazioni rilevanti, si segnalano la criticità riscontrata nel mese di novembre 2022 sugli alberi a camme nella fornitura SCANIA, ove, in prima istanza, sono state imputate da SCANIA a SUN per, a detta loro, una cattiva lubrificazione. La criticità ha di fatto portato alla sostituzione di quasi tutti gli alberi delle vetture SCANIA di prima e seconda fornitura.

A seguito di detta criticità, SUN comunica nel mese di maggio 2023 che, viste le recenti criticità ripetute, le foto sulle anomalie archiviate, i confronti tecnici con Aziende di trasporto di peso a livello nazionale, e gli ulteriori pareri specialistici di costruttori di Autobus su esperienze storiche, di fatto, secondo SUN, il tipo di problematica riferita sugli alberi a camme si ritiene, con forte probabilità, che sia riferibile ad un processo di produzione non adeguato, più che ad un problema di lubrificazione.

In considerazione di quanto sopra, abbiamo ritenuto di avvalerci di un ente terzo per le dovute analisi e verifiche degli alberi e degli oli. I primi risultati ottenuti a giugno 2023 sembrano supportare quanto già ipotizzato da SUN nel 2022. Siamo in attesa della relazione finale dell'ente terzo. A seguito di detta relazione procederemo con la contestazione delle cause e delle responsabilità interpretate da SCANIA.

Investimenti e piano rinnovo parco

Lo scostamento dei costi dal budget di manutenzione e l'efficienza dei costi sostenuti per il funzionamento del processo di manutenzione, sono strettamente connessi alla politica dei piani degli investimenti regionali e ministeriali sul rinnovo del parco.

La realizzazione, di tali piano negli ultimi 10 anni, ha alternato periodo intensi di investimenti a periodo di mancanza di finanziamenti e piani esecutivi a breve. Ricordato che il piano degli investimenti regionale 2008/2010 si è concluso solo nell'anno 2016, nell'anno 2017 ha trovato finalmente compimento il progetto, di cui alla D.D. n.158/2014 della Regione Piemonte, per l'assegnazione dei contributi per l'acquisto di autobus ad alimentazione esclusivamente elettrica, destinati al TPL, a valere sul programma dei finanziamenti per il miglioramento della qualità dell'aria istituito dal MATTM con decreto direttoriale n.735 del 19/12/2011, integrato con decreto direttoriale n.260 del 09/08/2013. Nel mese di novembre 2017, sono infatti entrati in servizio, n.3 autobus al 100% a trazione elettrica 12 metri, contribuiti al 90% circa.

Nel settembre 2018, è stata bandita la gara per l'acquisto di n.7 autobus urbani, 12 metri a metano, inseriti nel piano triennale 2017/2019 contribuito al 50% dalla Regione Piemonte e autofinanziato con mutuo ipotecario acceso a luglio 2018 per la restante

quota. Gli autobus sono stati consegnati nel mese di luglio 2019 ed utilizzati a regime con il servizio invernale.

Stante l'emergenza pandemica, nell'anno 2020 gli Enti competenti non hanno potuto aggiornare i provvedimenti previsti di impulso del nuovo piano autobus triennale, tuttavia la Regione Piemonte, con deliberazione della Giunta Regionale n.5-2912 del 26/02/2021, ha reso definitiva l'assegnazione delle risorse necessarie al rinnovo del parco rotabile, secondo il programma 2019/2023 per complessivi circa 100 milioni di euro, destinati al finanziamento rispettivamente del 90% e del 70% degli autobus ad alimentazione elettrica e metano, che saranno acquisiti con procedura di gara bandita all'inizio dell'anno 2022.

Come già evidenziato in precedenza, tuttavia, a seguito dell'assegnazione di ulteriori risorse dal Ministero, quale attività di impulso del settore post-pandemia, sono in programma dal 2021 al 2025, circa 16 milioni di contributi a fondo perduto per l'acquisto di nuovi autobus a metano ed elettrici e la realizzazione di adeguate infrastrutture di supporto, di cui alle seguenti tabelle riassuntive.

TABELLA						
PIANO RINNOVO PARCO "METANO/ELETTRICO" e "relative Infrastrutture"						
Investimenti TPL 2021 - 2025 e Risorse Assegnate						
Fonti di Finanziamento		Risorse Assegnate	Tipologia spesa di investimento e % di copertura	Previsione di spesa	Anni di Sviluppo Progetto	Assegnazione risorse a SUN attraverso Comune di Novara (convenzione)
CAI	Città Alto Inquinamento (fondi statali) <i>DPCM del 17/04/2019</i>	7.055.266 €	Autobus e Infrastrutture Contributo 100%	7.055.266 €	2021-2024	SI
PNRR	Fondi PNRR (fondi statali) <i>DM 530/2021 e DM 134/2022</i>	6.767.901 €	Autobus e Infrastrutture Contributo 100%	6.767.901 €	2022-2026	SI
TOTALE		13.823.167 €				
PSNMS	Programma Regionale Autobus (fondi regionali) <i>DGR n. 78/4445 del 21/12/2021</i>	2.840.000 €	Autobus Contributo 70% metano Contributo 90% elettrici	3.328.675 €	2023	SI
TOTALE RISORSE ASSEGNATE A SUN		16.663.167 €				

In attuazione dei fondi di finanziamento, Sun ha identificato un piano di rinnovo del parco rotabile 2021-2025. Di seguito è riportato il piano di attuazione ed il correlato stato di avanzamento.

PIANO RINNOVO PARCO e CONSUNTICO ATTUAZIONE PIANO											
PIANO - ACQ				COSA			COME		CONSUNTIVO - FORNITURA		
Modalità	Anno Procedura ACQ	Anno Contratto ACQ	Stato ACQ	Q	M	Alim	Fondo	Q	Stato FOR	Q	Anno Consegna (quando il numero è tra parentesi, è una previsione)
Opzione Scania	dic-20	feb-21	ACQ Produttore SCANIA	5	12m	Metano	CAI_2021	5	C	5	lug-21
EX Gara Consip nw gara	giu-23	lug-23	ACQ Poduttore IVECO	15	12m	Metano	PSNMS_2022	5	IC	0	set-23
							CAI_2022	4	IC	0	set-23
							CAI_2023	6	IC	0	set-23
Gara 18 met	(set 2023)		APERTO	2	18m	Metano	CAI_2022	2	-	-	(2024)
Gara 12 elet	mag-22	nov-22	ACQ Produttore IIA	13	12m	Elettrici	PSNMS_2022	5	A	0	nov-23
							CAI_2023	4	A	0	nov-23
							PNRR_2024	4	A	0	nov-23
Gara minibus	(set 2023)		APERTO	1	8m	Elettrici	CAI_2023	1	-	-	(2024)
Gara 12 + 18 elet	giu-2023		GARA	2	18m	Elettrici	PNRR_2025	2	-	-	(2024)
				4	12m	Elettrici	PNRR_2025	4	-	-	(2024)
TOTALE RINNOVO PARCO				42							
STATO ACQ									STATO FORNITURA		
ACQ=Acquisitato									C= CHIUSA		
CAPITOLATO=in fase di stesura capitolato									IC=IN CORSO		
GARA=Procedura di gara in corso									A=APERTO		
APERTO=Attività da pianificare/fare											

Con riferimento al piano di rinnovo di cui sopra, nel 2022 si rilevano le seguenti situazioni critiche (segnate in rosso in tabella):

- Nel mese di aprile 2023 è stata attivata la procedura di risoluzione del contratto con IIA per danno, per la fornitura CONSIP di n. 15 Citymood 12 mt cng - CIG 91316972C1. La risoluzione è conseguenza di inadempimenti gravi da parte di IIA. La fornitura in oggetto prevedeva la consegna dei bus per il mese di dicembre 2022. La non fornita prova, da parte di IIA, dell'attività di produzione dei bus contrattualizzati, e la prevista consegna dichiarata dal produttore stesso (a seguito di solleciti SUN), per il mese di Novembre 2023, contestualizzati nel critico parco SUN, hanno di fatto rappresentato motivazioni sufficienti per la risoluzione del contratto stesso. La risoluzione è di fatto stata attivata a seguito di una ricerca di mercato ove si è evidenziata la possibilità di poter attingere a Bus simili in pronta consegna. Nel mese di maggio/giugno, a seguito di una manifestazione di interesse attivata sul portale SUN, è stata esperita la nuova gara alla quale ha partecipato solamente IVECO Orecchia.
- Nel mese di maggio, a seguito degli innalzamenti dei prezzi degli autobus elettrici, è stata rivista la quantità di autobus con fondo PNRR (una unità in meno rispetto la relazione di bilancio 2021). In totale sono quindi oggetto di rinnovo 42 bus invece di 43 (dato 2021).

Di seguito il grafico con la collocazione degli arrivi previsti dei bus.



Pertanto, come per le annualità precedenti, ai fini di una valutazione del costo di manutenzione degli autobus sostenuto, di cui si è argomentato nelle variazioni in nota integrativa, è necessario tenere in considerazione la situazione del parco mezzi che risulta tuttora obsoleto, ma in miglioramento rispetto agli anni precedenti, con un'età media degli autobus dedicati al TPL al 31/12/2022 di 10,6 anni (grazie all'inserimento nel parco di nr. 5 mezzi nuovi di tipologia 12 metri), mentre a fine anno 2020 era pari ad anni 10,89. Occorre considerare che nel 2021 sono stati inseriti nel parco mezzi nr. 2 mezzi autosnodati usati ed un mezzo 12 metri (con un'anzianità media pari a circa 15 anni), anche per compensare le maggiori esigenze di carico, a partire dal programma di esercizio 2020/21 confermate anche per l'esercizio invernale 2021/22, in relazione alle limitazioni di carico imposte dalle normative nazionali anti-Covid. Gli autobus autosnodati sono utilizzati esclusivamente per sopperire, nelle ore di punta, al servizio delle corse scolastiche, per una coppia corsa/giorno. Inoltre nel 2022 sono stati inseriti nel parco ulteriori 6 autobus usati.

Le nuove risorse assegnate consentiranno di rinnovare significativamente il parco e quindi la relativa struttura dei costi di manutenzione. E' necessario sottolineare che, come si è già detto nelle precedenti relazioni sulla gestione, sarà possibile adottare un piano di rinnovo radicale del parco mezzi, solo a seguito di una risoluzione in senso positivo della situazione contrattuale in essere, situazione peraltro alla data odierna molto diffusa nel settore di attività di appartenenza, quindi, ad esempio a seguito

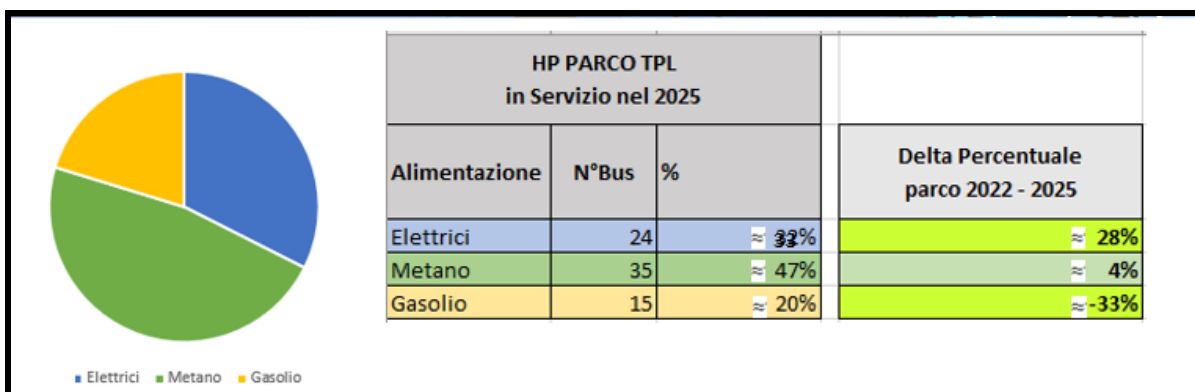
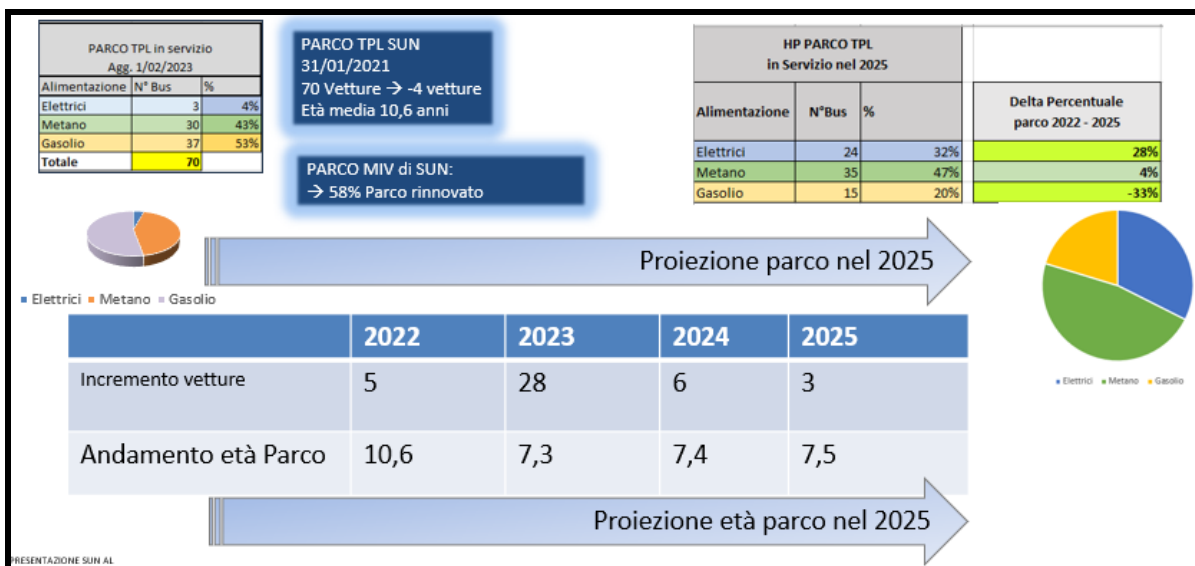
dell'assegnazione della gara del Trasporto Pubblico Locale del bacino del Nord-Est della Regione Piemonte, da parte dell'Agenzia della Mobilità Piemontese, oppure adottando il modulo gestorio dell'affidamento in house per almeno nove anni.

L'ottenimento di una commessa pluriennale permetterà la redazione di un piano economico-finanziario pluriennale spendibile presso gli Istituti di credito interessati al nuovo progetto nel suo complesso e parte del finanziamento potrà essere finalizzato all'acquisto di nuovi mezzi, stante che l'assegnazione delle risorse aggiuntive, di cui si è parlato, produrranno nell'immediato un'iniezione di natura "straordinaria".

L'attuazione del piano consentirà di raggiungere i seguenti obiettivi per il 2025:

- Rinnovare il 58% parco TPL
- Aumentare i km green del 20%
- Aumento parco green del 32% (dal cc 60% km green a cc 80% km)
- Abbattimento età media parco del 29%

Si riportano di seguito i dettagli degli obiettivi di cui sopra.



Altri investimenti

Come per l'anno precedente, nel corso dell'esercizio, l'azienda ha concentrato i propri investimenti, relativi alla propria attività principale, quasi esclusivamente per il mantenimento delle risorse impiegate per lo svolgimento del servizio di TPL, soprattutto a causa della già descritta situazione di difficoltà (obsolescenza) in cui versa il parco mezzi aziendale, limitando pertanto tutti gli investimenti effettuati ai soli casi di ordinaria rinnovazione di alcuni cespiti obsoleti peraltro di scarso valore economico (si rimanda quindi all'analisi del paragrafo precedente).

Con riferimento agli altri progetti di investimento, si evidenzia:

- la **realizzazione della nuova stazione a metano**, ultimata ad aprile 2019 per la parte adibita al rifornimento interno degli autobus a metano, che ha permesso il rifornimento di un numero superiore di mezzi in tempi ridotti, in considerazione sia della nuova pressione di riconsegna, sia delle nuove tecnologie adottate; pertanto la composizione del parco autobus è stata adeguata di conseguenza. Da settembre 2020 è stato aperto al pubblico il nuovo distributore di metano ed altri carburanti, realizzato e gestito da Green Fuel Company S.p.A. a seguito di assegnazione di gara.
- Nel corso del 2019, si è conclusa ed assegnata la gara per la realizzazione di un progetto che ha comportato **lo smaltimento dell'amianto** ancora, presente all'inizio dell'anno 2019, sebbene in via residuale rispetto al passato, presso la proprietà di via Generali e la contemporanea ristrutturazione e rifacimento dell'intero edificio con accorgimento di risparmio energetico, compresa la copertura delle tettoie del deposito -officina e della palazzina uffici, con installazione di un sistema fotovoltaico. Tale progetto è stato finanziato mediante l'affidamento della realizzazione ad un'impresa **ESCO (Energy Service Company)** in grado di fornire tutti i servizi tecnici, commerciali e finanziari necessari per realizzare un intervento di efficienza energetica, assumendosi l'onere dell'investimento e il rischio di un mancato risparmio, a fronte della stipula di un contratto in cui siano stabiliti i propri utili. I lavori di ristrutturazione della sede aziendale sono iniziati a gennaio 2020 e sono stati ultimati nel 2021. Alla data odierna pertanto si sono conclusi i lavori e si sta provvedendo al collegamento dell'impianto fotovoltaico già installato. Si ricorda che a giugno 2020 fu effettuata la voltura delle utenze SUN ad Aura Energy (ditta assegnataria) e quindi è decorsa la contemporanea corresponsione del canone fisso mensile di circa € 13.850 che ha sostituito costi, in precedenza sostenuti direttamente da SUN, per i servizi di energia elettrica e gas metano per

riscaldamento. Si pensi ai notevoli vantaggi ottenuti finora in epoca di costi crescenti relativi alle fonti di energia.

- Nel corso del 2021 è stato progettato un **sistema integrato di localizzazione**, infomobilità e bigliettazione elettronica per i servizi TPL di Novara e sua Conurbazione, secondo le specifiche tecniche e di rendicontazione obbligatoria predisposte dalla Regione Piemonte, cui i concessionari debbono attenersi. Alla data odierna è stata assegnata la relativa gara al fornitore aggiudicatario e si sta procedendo con la contrattualizzazione e l'inizio lavori.
- A giugno 2023 è stato attivato il bando per il **progetto di ristrutturazione dell'autostazione** che comprende la realizzazione di un nuovo deposito bus per gli ulteriori 6 autobus elettrici del fondo PNRR
- Sono inoltre in corso i **progetti correlati ai fondi CAI (città alto inquinamento)**, precisamente:
 - o **Adeguamento deposito**: progetto iniziato nel 2019 per adeguare le aree esterne per lo stallo di ulteriori autobus a metano. Gli interventi hanno interessato l'allungamento delle tettoie per il rischio esplosione correlato alla presenza del sistema fotovoltaico, e la sostituzione delle illuminazioni con sistemi di illuminazioni ATEX. Nel 2022 sono state concluse attività di finitura;
 - o **Adeguamento officina**: nel 2022 è stato realizzato il progetto di adeguamento dell'officina, ad integrazione di quanto già realizzato nel 2019, al fine di rendere l'edificio adatto all'aumento del parco a metano. Il progetto realizzato è stato presentato e approvato dai VVF. Nel mese di luglio verrà esperita la gara che comprende attività impiantistiche per l'installazione di rilevatori di gas metano e attività edili per l'installazione di portoni apribili in automatico a seguito della rilevazione di gas;
 - o **Cabina elettrica**: nel 2022 è stato attivato il potenziamento e ampliamento della cabina elettrica al fine di poter caricare i nuovi 13 autobus elettrici in arrivo.
 - o **Revisione Bombole**: per il 2024 si prevede l'attivazione del progetto "accumulo metano" attraverso un impianto di svuotamento delle bombole a metano. Tale attività si rende necessaria ogni qual volta un bus metano diventa fermo definitivo, e ogni qual volta si debba fare la revisione delle bombole.

Oltre ai progetti di cui sopra, sono in corso **progetti di digitalizzazione** dei processi aziendali. Si riportano di seguito i principali progetti in corso di realizzazione:

Digitalizzazione

mobilità TPL Novara

processo di supporti (manutenzione, gest. personale, amministrativi)

processi strategici (movimento , controllo di gestione)

per la sicurezza informatica

Con riferimento ai progetti di digitalizzazione della mobilità TPL si riportano di seguito alcune note relativamente al **progetto BIP** affidato alla ditta Pluservice e attivato nel 2022. Tale progetto risulta essere il più ampio dal punto di vista di impatto economico e in termini di trasformazione dei processi Aziendali. Il Progetto è in parte finanziabile con la 4.0 ed i fondi autobus. Il progetto ha i seguenti obiettivi:

- Nuovo Sistema di localizzazione/gestione rete di trasporto
- Nuovo Sistema di bigliettazione
- Predisposizione all'integrazione della mobilità e micromobilità cittadina (sistemi MASS)

Andamento dei costi del Personale

I costi del personale sono aumentati a livello complessivo di circa € 240.906, rispetto all'anno precedente; anche il 2022 rappresenta pertanto un'annualità anomala rispetto alla normale gestione perché influenzato, come per gli anni 2020 e 2021, dagli effetti dell'emergenza da COVID-19. Tale aumento è stato determinato dall'impossibilità di reintegrare in tempi brevi il personale in quiescenza, stante le condizioni attuali del mercato del lavoro a livello nazionale, ove i conducenti di autobus sono difficili da reperire. L'Azienda ha pertanto dovuto ricorrere ad un maggiore numero di ore lavorate in straordinario, da aggiungersi altresì all'impossibilità di produrre un piano di smaltimento ferie dell'anno, pertanto si è ripristinata la situazione di gestione simile agli anni di pre-emergenza da COVID-19.

A quanto sopra è necessario aggiungere gli effetti derivanti dagli aumenti retributivi previsti dal verbale di accordo nazionale di rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri del 10/05/2022, che ha previsto, a decorrere dal mese di luglio 2022, un aumento retributivo mensile al parametro 175 di € 30 più oneri per ogni dipendente.

È necessario quindi ricordare l'andamento del costo del personale degli ultimi dieci anni che ha registrato i seguenti risparmi rispetto a quanto rilevato a consuntivo al 31/12 dell'anno precedente: nell'anno 2012 una diminuzione del costo del personale a livello complessivo rispetto al 2011 pari a -€ 177.735 (-22.9%); 2013 su 2012 pari a -€ 509.592 (-6.72%); 2014 su 2013 pari a -€ 289.715 (-4.09%); 2016 su 2015 pari a -€

60.654 (-0.88%); 2017 su 2016 pari a -€ 64.430 (-0.95%); 2018 su 2017 pari a -€ 20.217 (-0.30%); 2019 su 2018 pari a -€ 11.648 (-0.17%) e 2020 su 2019 pari a -€ 526.442 (-7.78%).

Si evidenzia una variazione negativa, rispetto all'anno precedente, solo per gli esercizi interessati dalla sottoscrizione dei rinnovi contrattuali Autoferrotranvieri, pertanto:

- l'esercizio 2015 registra +€ 87.234 (+1,29%) rispetto al 2014;
- l'esercizio 2022 registra +€ 240.906 (+3,79%); aumento tuttavia influenzato dal ripristino progressivo della situazione di "normalità" di servizio TPL.

Si precisa, infatti, che anche l'anno 2022, come l'anno 2021, registra un minor costo del personale di circa € 173.000 (anno 2021 di circa € 400.000) rispetto ai livelli pre-pandemici (biennio 2018-19).

Analisi adozione del presupposto della continuità aziendale

Considerate le argomentazioni esclusivamente riconducibili alla straordinarietà degli esercizi 2020, 2021 e 2022, legata alla situazione emergenziale da pandemia, tenendo presente l'utile d'esercizio fatto registrare negli ultimi cinque anni (2022-2016), fatta salva pertanto la parentesi di carattere straordinario già evidenziata per l'anno 2020 e per l'anno 2022, alla data odierna si può considerare superato, positivamente, anche se con due anni di ritardo, l'arco triennale 2013/2015 che ha caratterizzato il piano di risanamento di questa società; tuttavia è utile e necessario richiamare gli elementi di incertezza ancora riferibili alla situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società, aggiornandone i profili con le evoluzioni registrate a tutto l'esercizio 2022, nonché le motivazioni in base alle quali l'amministratore unico ritiene tali incertezze complessivamente non significative:

- In relazione all'incertezza patrimoniale, la società si trovava, al 31 dicembre 2013, nella fattispecie prevista dall'art. 2446 del c.c. a causa delle significative perdite maturate negli esercizi precedenti; il socio unico Comune di Novara, nell'Assemblea Straordinaria di SUN S.p.A. tenutasi il 27/6/2014, ha provveduto alla ricapitalizzazione della stessa mediante conferimento di beni per un valore pari a circa €1,6 milioni, consentendo non solo di superare la fattispecie dell'art. 2446 C.C., ma permettendo il mantenimento del requisito di patrimonializzazione necessario alla continuazione del servizio TPL e quindi si è giunti al conseguimento degli obiettivi previsti nel Piano di Risanamento 2013/2015, le cui azioni di razionalizzazione sono proseguite ed hanno trovato compimento nel corso del 2016, ma sicuramente trovano adeguato consolidamento negli anni 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 e 2022;

- In relazione all'incertezza economica legata all'affidamento del servizio TPL, la società sta operando, come per gli esercizi 2013/2021, in regime di obbligo di servizio, tuttavia, con un affidamento diretto di almeno due anni dal 12/06/2017, poi rinnovato di ulteriori quattro (scadenza 12/06/2021) e di ulteriore proroga, a causa dello stato di emergenza da COVID-19, al 31/03/2023. Pertanto, da almeno 6 anni, l'affidamento della commessa risulta pluriennale e non più infrannuale come succedeva nei primi periodi di proroga contrattuale (affidamenti massimi di sei mesi), ossia fino a giugno 2017. L'Agenzia della Mobilità Piemontese, con determinazione del Direttore Generale n.259 del 13 maggio 2021, ha deliberato il provvedimento di imposizione degli obblighi di servizio pubblico ai sensi dell'art.5, par.5 del Reg. CE 1370/2007, obblighi già previsti dal contratto che regolava la concessione del servizio TPL, così come richiamati dalla DD 392 del 04/07/2019 per la Conurbazione di Novara, confermando in capo a SUN S.p.A. la gestione dell'attuale servizio sino al 31/07/2022 e comunque sino al termine di 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza in conseguenza del rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili (COVID-19), decretando altresì la sospensione della procedura di affidamento della concessione del servizio TPL - Comune di Novara e Sua Conurbazione, afferente alla procedura di affidamento della concessione dei servizi di TPL del bacino di Nord-Est. Quest'ultimo termine è già stato disciplinato dalla determinazione n.861 del 30/12/2021: "Preso d'atto della proroga sino al 31/03/2023 della sospensione della procedura di affidamento del SERVIZIO DI TPL - COMUNE DI NOVARA E SUA CONURBAZIONE - afferente ai servizi di TPL del Bacino Nord-Est, già disposta con determinazione dirigenziale n. 259 del 13/05/2021 e conferma in capo all'Operatore Economico SUN S.P.A. l'imposizione degli obblighi di servizio sino al 31/03/2023.

In data 31/03/2023, l'Agenzia della Mobilità, con deliberazione n.234, avente il seguente oggetto: "SERVIZIO DI TPL - COMUNE DI NOVARA E SUA CONURBAZIONE. afferente ai servizi di TPL del Bacino Nord-Est - conferma in capo all'Operatore Economico SUN S.P.A. dell'imposizione degli obblighi di servizio ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Regolamento CE 1370/2007", proroga gli obblighi di servizio al 30/06/2023; in quanto la Regione Piemonte applicherà l'art.4, paragrafo 4 del regolamento CE n.1370/2007 e quindi nelle more delle gare, prorogherà al 31/12/2026.

Quanto sopra è possibile, proroga al 31/12/2026, per il disposto dell'art.24 comma 5 bis del D.L. 27 del gennaio 2022, che stabilisce la proroga dei contratti di servizio TPL in presenza di "investimenti significativi" come il caso SUN (Città Alto Inquinamento, PNRR, piano regionale degli investimenti); l'Agenzia, con Delibera del CDA n. 4/2023, ha pertanto avviato il percorso per attivare quanto disposto dalla Regione Piemonte,

ovvero la cd. "proroga per investimenti"; tuttavia, poiché l'intero iter non si concluderà entro il 31 marzo 2023, l'Agenzia ha stabilito che sarà necessario adottare ulteriori provvedimenti di emergenza successivi ed intermedi della durata strettamente necessaria al raggiungimento dell'obiettivo, come quello sopracitato valido fino al 30/06/2023. La proroga per investimenti al 31/12/2026 ed il relativo PEF saranno altresì sviluppati in coerenza con quanto comunicato dall'Autorità di Regolazione (ART) con nota del 27/01/2023 ad oggetto: "Art. 24, comma 5-bis del d.l. 27 gennaio 2022, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25. Applicazione della regolazione dell'Autorità".

E' opportuno evidenziare che tale situazione contrattuale perdurerà per legge fino all'assegnazione del nuovo contratto di servizio da aggiudicarsi attraverso un nuovo bando pubblico di gara per l'assegnazione del nuovo servizio TPL. Si ricorda ancora che la risoluzione consensuale del contratto di servizio TPL, intervenuta nel 2013, ha permesso alla società di operare, al netto degli effetti negativi già trattati in precedenza, un sostanziale equilibrio economico a fronte di tariffa chilometrica allineata ai costi standard.

Richiamando, quanto all'evoluzione della gara provinciale per l'affidamento ad unico gestore dei servizi di trasporto pubblico locale urbano, suburbano ed extra urbano, quanto ampiamente già descritto in precedenza nella presente relazione, ricordando come fosse previsto il passaggio in capo al nuovo affidatario a far data dal 1° gennaio 2017, salvo l'intervenuto annullamento a febbraio 2017 della gara stessa; di seguito si evidenzia come i fatti intervenuti a febbraio 2018 di fatto avrebbero già prodotto un equilibrio economico in continuità con la gestione 2017 per ulteriori due /tre anni, sicuramente per gli esercizi 2018 e 2019.

In data 23/03/2017, è stata infatti pubblicata dal Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte la sentenza relativa al ricorso n.788 /2015, integrato dai motivi aggiunti. Tale ricorso era stato proposto da Line Servizi per la Mobilità S.p.A., Capogruppo mandataria del raggruppamento temporaneo di imprese che ha partecipato alla gara per l'affidamento ad unico gestore dei servizi di trasporto pubblico locale urbano, suburbano ed extraurbano, oltre ai sostitutivi F.S. sulle linee ferroviarie sospese ed in esercizio, nel bacino della Provincia, del Comune e della Conurbazione di Novara; contro la Stazione Appaltante Provincia di Novara e nei confronti anche di SUN, quale Capogruppo dell'altro RTI concorrente, che aveva ottenuto a fine 2016 l'aggiudicazione provvisoria del servizio oggetto di gara. La citata sentenza ha disposto l'annullamento della gara stessa.

Nello stesso periodo, l'Agenzia della Mobilità Piemontese ha emanato in data 06/03/2017 la determinazione del Direttore Generale n.97, avente ad oggetto

l'approvazione dell'avviso di pre-informazione della procedura di aggiudicazione della "Concessione dei servizi di TPL nel Bacino Nord-Est della Regione Piemonte", con la conseguente pubblicazione, in data 11 marzo 2017, sulla GUUE dell'avviso di pre-informazione riguardante l'affidamento in concessione dei servizi di trasporto pubblico urbani ed extraurbani afferenti al bacino Nord-Est della Regione Piemonte comprendente le Province di Novara, Biella, Verbano-Cusio-Ossola, Vercelli, che prevede una stima in bus-chilometri annui percorsi pari a circa 15.500.000, il valore economico annuo dei servizi è stimato tra € 25.000.000 ed € 26.000.000, da assegnarsi mediante procedura di gara aperta, che avrebbe dovuto, nella prospettiva originaria, concludersi indicativamente a fine anno 2018 e con l'inizio del servizio al 15/06/2019, per una durata di sei anni. Pertanto, a fronte del fatto che la sentenza del TAR ha annullato la gara provinciale e che la presa in servizio della gara di quadrante è stata fissata, già in origine, non prima del 15/06/2019, anche per l'esercizio 2018, SUN ha potuto operare in obbligo di servizio senza possibilità per gli altri operatori di settore di inserirsi in tale circuito.

Si deve anche sottolineare come il raggruppamento costituito da SUN S.p.A. (mandataria), GTT S.p.A., S.A.V.D.A. S.p.A., S.V.A.P. Società Cooperativa, V.I.T.A. S.p.A. e Tundo Vincenzo S.p.A. abbia presentato la migliore offerta per la gara del bacino provinciale, pertanto tale esperienza potrebbe essere una solida base per la partecipazione alla gara del bacino di Nord Est; gara che potrebbe segnare il futuro dei prossimi decenni della nostra società, salvo diverso intendimento dell'Amministrazione di cui si tratterà in seguito, SUN infatti potrà finalmente metter mano ad un vero piano industriale che consenta il passaggio da una gestione di risanamento (di cui il 2016 è stato l'ultimo esercizio predeterminato) ad una prospettiva a medio/lungo termine di impegni ed investimenti, con particolare riferimento al parco autobus che necessita di un completamento dell'opera di rinnovo già avviata. Tuttavia, alla data odierna, la preannunciata pubblicazione a marzo 2018 del bando di gara relativo al bacino nord-est, non è avvenuta e risulta, dapprima in una situazione di nuova verifica ed impostazione del bando stesso da parte della Stazione Appaltante Agenzia della Mobilità Piemontese, a seguito dell'intervenuta sentenza del TAR Piemonte n. 219/2018, che di fatto impone la separazione in due lotti distinti dell'affidamento del servizio su gomma e quello su ferro, in ultimo ed alla data odierna in una situazione di sospensione della procedura a seguito della citata DD 259/2021, verifica conclusasi appunto con la pubblicazione di una nuova pre-informativa di gara che sostituisce la precedente.

Tuttavia anche quest'ultima procedura risulta al momento sospesa, in relazione al Bacino Nord-Est, saranno nel frattempo in ogni caso effettuate dall'Agenzia tutte le attività prodromiche previste nell'avviso di pre-informazione (e nei documenti

richiamati), relative all'affidamento del contratto di servizio pubblico per il Bacino Nord-Est, come da schema approvato con determinazione dirigenziale n. 838/2021 del 30/12/2021, oggetto di successiva pubblicazione ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

SUN quindi ha continuato a gestire il servizio TPL della Conurbazione di Novara, anche dopo la scadenza del 31/07/2022, perché la concessione è stata rinnovata, con le modalità sopra dettagliate, al fine di allineare le scadenze di tutti i contratti regionali TPL. Dall'analisi dell'evoluzione dell'affidamento del servizio TPL, appena effettuata, risulta garantito che il servizio rimanga in gestione a SUN in regime d'obbligo di servizio e a parità di condizioni contrattuali per almeno altri quattro anni (2023/2026), senza possibilità che altri gestori possano inserirsi nel servizio della Conurbazione di Novara, stante il citato differimento dei termini contrattuali del TPL al 31/12/2026, nuovo anno di riferimento per lo svolgimento delle procedure di gara regionali, in quanto gli Enti di riferimento ed i concessionari attuali sono impegnati ad investire le risorse assegnate, di cui abbiamo argomentato in precedenza.

Tuttavia, a seguito dell'entrata in vigore del d.l. 119/2018, che ha modificato l'art.27, comma 2, lett. d) del d.l. 50/2017 nella parte in cui si prevedeva una decurtazione del 15% della quota del Fondo Nazionale TPL del valore dei contratti non affidati con procedura ad evidenza pubblica, decurtazione che potrebbe essere rinviata almeno fino al 2020 compreso ed anche oltre in caso di affidamenti conformi al Reg CE 1370/2007; SUN ha incaricato un professionista del settore di verificare la possibilità di superare l'attuale affidamento in concessione del servizio di TPL della Conurbazione di Novara, peraltro in concreto già scaduto a fine anno 2014, affidando ad un professionista del settore, l'incarico di valutare le seguenti aree tematiche omogenee: 1) superamento, nel concreto, della concessione di servizio TPL conurbato a favore di SUN S.p.A. scaduta nel 2014; 2) modifica del modulo di affidamento del servizio di TPL da parte del Comune di Novara a favore della partecipata diretta, SUN S.p.A., adottando il modulo gestorio dell'affidamento in house; 3) aspetti connessi e conseguenti al modificarsi del modulo gestorio verso la partecipata minoritaria pubblica indiretta del Comune di Novara denominata Nord Ovest Parcheggio S.r.l.

Per quanto riguarda la possibilità di modificare l'attuale modulo gestorio del TPL, il consulente ha evidenziato in via preliminare i vantaggi/svantaggi, contenuti in una memoria breve del 28/12/2018, avente ad oggetto: "Memoria breve tra l'attuale posizione di SUN S.p.A e quella dell' in house". Durante l'anno 2019 e l'anno 2020 si è concluso il lavoro di analisi e fattibilità, affinché il Consiglio Comunale possa esprimersi in merito alla stipula con SUN S.p.A. di un contratto di servizio TPL "in house" per nove anni. Tale deliberazione del Socio Unico porterebbe il bacino della Conurbazione di

Novara ad essere escluso dalle previsioni di gara del quadrante di nord-est fino alla fine del periodo contrattuale "in house"; questo a seguito di esplicito intendimento del Socio Unico di modificare in tal senso l'attuale modulo gestorio per TPL finora adottato. Nel corso dell'anno 2021 sono stati adottati i citati provvedimenti in materia e, alla data odierna, alienata, come già argomentato, la quota al 49% della collegata Nord Ovest Parcheggi Srl, propedeutica alla possibilità di definire la nuova concessione "in house" del servizio TPL della Conurbazione di Novara. Durante l'anno 2022, a seguito di esplicito indirizzo dell'Amministrazione in tal senso, espresso con Delibera di Consiglio Comunale n. 84 del 21/12/2021 - "..... di provvedere a seguito dell'alienazione alle opportune analisi e verifiche propedeutiche all'eventuale modifica del modulo gestorio del contratto di TPL conurbato attraverso l'adozione della soluzione in house, con il coinvolgimento delle diverse parti interessate (Comune di Novara, Agenzia della Mobilità Piemontese, SUN Spa, Comuni conurbati).....", l'Amministratore Unico ha terminato le opportune verifiche del caso.

Con nota ns. prot. n.1001 del 01/07/2022, l'Amministratore Unico ha provveduto a relazionare il Comune di Novara in merito alle conclusioni del lavoro di verifica assegnato, di seguito si trascrive una breve sintesi della comunicazione: "*.....In primo luogo, si intende riportare alla Vostra attenzione la ricorrenza dei presupposti per procedere all'affidamento dei servizi in questione a SUN S.p.A secondo il modulo dell'in house providing. A giudizio della scrivente società, infatti, e ferme le valutazioni proprie dell'Amministrazione, un simile scenario risulta in linea con l'art. 5, par. 2 del Regolamento 1370/2007 e, pertanto, si tratterebbe di una scelta pienamente compatibile con il quadro normativo di matrice comunitaria e nazionale, atteso che la scrivente:*

- a) è società in house providing a totale partecipazione pubblica, soggetta al controllo analogo del Comune Socio;*
- b) esercita le proprie attività in misura pressoché integrale e comunque certamente superiore all'80% del fatturato nei confronti dell'amministrazione socia e nel suo territorio di riferimento.*

Non da ultimo, riteniamo opportuno rilevare come tale modello di gestione trova una compiuta disciplina anche nell'apparato di misure di regolazione del settore del trasporto pubblico adottato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la Delibera n. 154/2019.

Sotto il profilo delle scelte gestionali ed organizzative, accanto alla fattibilità giuridica, inoltre, non possiamo non evidenziare che - in un simile scenario - potrebbero trovare compiuta definizione gli obiettivi di sviluppo ed integrazione della mobilità della conurbazione novarese fatti propri da codesta amministrazione. SUN

S.p.A. ritiene di poter utilmente contribuire con il proprio patrimonio di conoscenze e professionalità ad un simile percorso di sviluppo, nell'ottica di una piena condivisione ed attuazione degli indirizzi amministrativi comunali. Proprio tale attività di condivisione e accompagnamento del progetto di sviluppo della mobilità urbana, infatti, trova nel modello in house providing un suo naturale strumento di attuazione, poiché coniuga il rapporto interorganico che lega amministrazione e società, con la natura di impresa dell'operatore economico responsabile della gestione.

Sotto un profilo di organizzazione e strutturazione del servizio, inoltre, il modello di gestione unitaria ed in house della mobilità consentirebbe di garantire un'integrazione operativa e di pianificazione del servizio di trasporto della conurbazione novarese.

La società è in grado di predisporre una proposta tecnico-economica, in un quadro di generale sostenibilità e di compatibilità con le risorse disponibili, che sia in linea con i parametri di costo standard definiti a livello nazionale con il D.M. n. 157/2018.

Al fine di procedere all'attuazione degli indirizzi amministrativi si rappresenta che lo svolgimento delle attività procedurali propedeutiche alla definizione dell'affidamento in house – che ricomprende anche la predisposizione delle relazioni previste dalla disciplina regolatoria di settore, oltre che del relativo contratto di servizio e dell'allegato piano economico finanziario – presuppone la definizione formale in ordine alla scelta della forma di affidamento da parte dell'Agenzia della Mobilità Piemontese e la relativa pubblicazione dell'avviso di pre-informazione di cui all'art. 7, par. 2 del Regolamento UE n. 1370/2007. Al positivo esito delle citate attività e prima della deliberazione che approva gli atti di affidamento occorrerà adeguare il testo dello statuto di Sun S.p.A. con deliberazione di assemblea straordinaria, al fine di renderlo conforme alle previsioni normative applicabili a tale modulo organizzativo e societario.....”.

In merito all'analisi anche in relazione all'incertezza economica derivante dall'impatto dell'Emergenza COVID-19, è utile ricordare che l'art. 92, comma 4-bis, del decreto legge del 17 marzo 2020, n.18 ("Cura Italia"), convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n.27, ha stabilito che, al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus sui gestori di servizi di trasporto pubblico locale, che peraltro hanno continuato ad erogare il servizio di pubblica utilità anche nel periodo di "lock down", non possono essere applicate dai committenti dei predetti servizi, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, né sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino alla fine dello stato emergenziale (31/03/2022). Inoltre, l'art. 200 del decreto legge 19 maggio, n.34, comma 1, ("Decreto Rilancio") istituisce presso il Ministero delle Infrastrutture e

dei Trasporti un fondo destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 22 febbraio 2020 al 31/03/2022, rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata negli anni 2018 e 2019, fondo, le cui risorse sono state integrate e razionalizzate progressivamente dal 2020.

In relazione all'incertezza finanziaria, si evidenzia che la liquidità corrente risulta tuttora influenzata dalla politica degli investimenti. Da un lato, con l'assegnazione dal 2015 della gara relativa al servizio di gestione della sosta, la società ha fatto fronte ad una diminuzione della propria liquidità poiché il pagamento delle soste è incassato direttamente dalla newco Nord Ovest Parcheggi S.r.l., costituita da SUN S.p.A. e Parcheggi Italia S.p.A.; dall'altro lato gli investimenti necessari al mantenimento dell'attuale servizio TPL, stante l'incertezza derivante dal mancato ottenimento nei tempi utili previsti di una commessa TPL pluriennale, conseguente dapprima al protrarsi dello svolgimento della gara di bacino provinciale e successivamente da quella del bacino di nord-est, relativi soprattutto all'acquisto di automezzi nuovi od usati per il servizio ed al progetto BIP, effettuati nell'esercizio 2015 e 2016, alcuni dei quali avrebbero dovuto essere finanziati nell'immediato dell'acquisto dalla Regione Piemonte, sono stati coperti dagli affidamenti a breve, in attesa di ricevere i fondi dalla Regione stessa. A questo proposito è necessario segnalare che anche per il citato e ormai concluso piano triennale regionale degli investimenti, si è provveduto all'accensione di un mutuo per investimenti a luglio 2018 del valore nominale di euro 2.000.000, mentre la procedura di acquisto dei 7 autobus si è conclusa a giugno 2019. Al fine di far fronte alle proprie esigenze di cassa a breve termine, la società, nel corso dell'anno 2021 ed anche alla data odierna, come per gli anni precedenti, ha ottenuto dagli istituti finanziari le necessarie conferme degli affidamenti già esistenti oltre che lo spostamento delle proprie posizioni a breve in posizioni a medio lungo termine, forte della rafforzata solidità patrimoniale acquisita, tenendo in considerazione la possibilità di eventuali ritardi negli incassi derivanti dagli introiti da servizio TPL e nei contributi ad esso legati da parte del Comune di Novara, dell'Agenzia della Mobilità Piemontese e della Regione Piemonte, a causa della ormai nota generalizzata difficoltà finanziaria degli enti pubblici sul territorio nazionale che potrebbero impattare sulla tempestività di adempimento delle obbligazioni verso terzi. Per quanto riguarda l'indicatore dei pagamenti relativi ai fornitori, si evidenzia che, come per l'anno 2021, tra i debiti verso fornitori a fine anno, sussistono solo le obbligazioni per fatture scadute al 31/12/2022.

Sul fronte della liquidità si evidenzia che nell'anno 2022, come per l'anno 2021, si è provveduto a cedere a Banca Sistema, pro-soluto con atto notarile, i crediti presenti e futuri, vantati nei confronti dell'Agenzia della Mobilità, derivanti dai contributi in

c/esercizio per il rimborso del CCNL autoferrotranvieri ed i crediti presenti e futuri vantati nei confronti del Comune di Novara, quali contributi in c/investimenti "Città Alto Inquinamento", destinati pertanto all'acquisto di autobus a metano ed elettrici e relative infrastrutture.

Si evidenzia, inoltre, che la Giunta Comunale, con deliberazione n.503 del 27/11/2018, ha concesso a SUN S.p.A. il pagamento rateizzato del debito, ancora esistente al 31/12/2017, di € 923.538 per gli incassi derivanti dalla sosta a pagamento effettuati nel 4° trimestre 2014, nel seguente modo: un anticipo di € 143.358 entro il 31/12/2018, pagato in data 13/12/2018, ed € 780.000 in 48 rate mensili da 16.250 a partire da gennaio 2019, finora regolarmente pagate a scadenza; pertanto alla data del 31/12/2022 il debito risulta estinto.

Non si segnalano tuttavia ulteriori difficoltà, allo stato attuale, nell'adempimento delle obbligazioni verso i fornitori, verso l'erario e verso i dipendenti.

In sintesi, la società verte ormai da qualche anno, seppur al 31/12/2022 in posizione di miglioramento rispetto al passato, quale diretta conseguenza degli interventi di natura straordinaria del Governo sulla liquidità delle imprese, in una situazione di tensione finanziaria cronica. Da un lato infatti essa riesce, grazie a tutti i provvedimenti assunti e sinteticamente descritti in questo paragrafo e nel corpo della relazione sulla gestione, ad autofinanziare la gestione corrente, ma ha difficoltà ad affrontare gli investimenti sul parco automezzi correlati alla prosecuzione dell'erogazione del servizio TPL in condizioni di efficienza.

SUN si è avvalsa delle misure di sostegno finanziario previste dall'art.56 del decreto "Cura Italia", pertanto ha richiesto a tutti gli istituti bancari con cui ha in essere affidamenti, la moratoria delle scadenze delle rate di mutui e leasing fino al 30/06/2021, tuttavia ulteriormente prorogata al 31/12/2021 per i due mutui accesi ante-pandemia. Le banche hanno pertanto emesso nuovi piani di ammortamento che prevedono lo slittamento in avanti di tutte le rate scadenti nel periodo compreso tra il 31 marzo 2020 ed il 31 dicembre 2021, fatto salvo quanto di seguito evidenziato in merito al rifinanziamento di detti mutui.

Il decreto n.23/2020 ("Decreto liquidità") ha infatti previsto per le MID CAP, come SUN, la possibilità di accendere mutui a sostegno della liquidità delle imprese, garantiti dal Fondo di Garanzia Centrale. Nel caso di SUN, che non ha mai usufruito di tale garanzia, è previsto un massimo di finanziamento pari a due volte il costo del personale evidenziato nell'ultimo bilancio approvato e garantito dal fondo fino ad un massimo di € 5.000.000. A seguito delle proiezioni di fabbisogno di liquidità al 31/12/2021, SUN, alla data odierna ha ottenuto l'accessione di 5 nuovi mutui quali rifinanziamento di 7 mutui accesi in esercizi precedenti al fine di sopperire ad un fabbisogno di liquidità aggiuntiva

degli anni 2020, 2021 e 2022 pari a complessivi € 2.300.000 circa, quale anticipazione di liquidità rispetto ai citati impegni di "ristoro" emanati dal Governo.

Prospettiva della continuità aziendale

Alla luce delle incertezze menzionate e delle azioni messe in atto dalla società, L'Amministratore Unico ritiene di disporre di oggettive e dimostrabili ragioni per ritenere che complessivamente tali incertezze non siano significative nel breve/medio periodo. Pertanto ritiene che la società sia in grado di proseguire nell'implementazione delle azioni ipotizzate e formalizzate per l'anno 2022, pur in presenza delle incertezze economiche e finanziarie sopra riportate e dei continui mutamenti di contesto e di mercato di riferimento, non ultimo l'allungamento dei tempi di assegnazione della nuova gara del bacino nord-est o la verifica di un nuovo modulo gestorio "in house". Per tali ragioni ha ritenuto di presentare il bilancio di esercizio che viene sottoposto all'approvazione dell'assemblea dei soci nel presupposto della continuità aziendale, pertanto redigendo lo stesso secondo i principi contabili applicabili ad un'azienda in funzionamento.

Informazioni attinenti agli altri principali rischi ed incertezze cui la società è esposta

In considerazione del quadro economico generale, nonché dello specifico settore in cui opera la nostra società, si ritiene opportuno evidenziare almeno i seguenti ambiti di incertezza, che potrebbero condizionare l'andamento tecnico ed economico della gestione futura.

Inoltre, è necessario porre in evidenza che il presente paragrafo e quello immediatamente precedente: "Analisi adozione del presupposto della continuità aziendale", sono stati predisposti anche per soddisfare le finalità disciplinate dall'art. 6 comma 2 e 4 del D. Lgs. 19 agosto 2016, n.175, pertanto informano annualmente il Socio relativamente alle valutazioni effettuate in corso anno da SUN in merito al rischio di crisi aziendale, cui è esposta.

La società è soggetta ai seguenti rischi:

- **Rischio operativo:** il principale fattore di incertezza segnalato nelle precedenti relazioni, che avrebbe dovuto prevedibilmente influenzare già l'esercizio 2017, rappresentato dagli esiti del bando di gara per il trasporto pubblico del bacino provinciale, di cui si è già detto, bando che avrebbe già dovuto caratterizzare per una sola annualità l'esercizio 2017, prorogabile per un ulteriore anno, è stato

definitivamente scongiurato. Avendo infatti il TAR Piemonte, all'inizio dell'anno 2017, annullato la gara e pertanto accolto il ricorso proposto dagli altri concorrenti, ravvisando pertanto alcune irregolarità sostanziali negli atti/documenti di gara da parte della Stazione Appaltante Provincia di Novara. Allo stesso tempo, l'Agenzia della Mobilità ha pubblicato sulla gazzetta europea l'avviso di pre-informazione della gara del quadrante Nord-Est che stabiliva originariamente che la gara del Nord - Est si sarebbe dovuta svolgere nel 2018 ed assegnata con inizio servizio da giugno 2019. Poiché detta gara avrebbe già dovuto essere bandita, alla data odierna l'Agenzia della Mobilità Piemontese, come si è già argomentato in precedenza, ha sospeso la procedura fino almeno al 30/06/2023, in attesa dell'esame degli atti per la proroga al 31/12/2026, si capisce fin d'ora ragionevolmente che tale fattore di incertezza risulterà assente per gli anni dal 2023 al 2026, ove la società continuerà l'attuale servizio TPL in regime imposto di obbligo di servizio. A tutto ciò premesso, si aggiunge l'indirizzo, già espresso dal Socio Unico, di optare per il modulo gestorio "in house" nel più breve tempo possibile. Si rimanda al paragrafo "Analisi adozione del presupposto della continuità aziendale" per i rischi ed incertezze ad esso correlati ed in particolare come tale parentesi, ossia la mancata presenza di una commessa pluriennale a seguito di assegnazione di gara o altro modulo gestorio del TPL, influenzi anche la pianificazione operativa e finanziaria a breve/medio periodo della Società.

- **Rischio energetico:** è quello legato all'andamento dei prezzi delle materie prime energetiche sui mercati internazionali, in particolare i carburanti per autotrazione e l'energia elettrica. Tale rischio è sicuramente più avvertito in una società come la nostra che, per i limitati volumi d'acquisto, non ha in ogni caso la possibilità di coprirsi con adeguati strumenti di tipo derivato, pur se tale rischio è stato limitato in passato dalla definizione di gruppi d'acquisto.
- **Rischio finanziario:**
 - l'attività della società è soggetta al rischio di liquidità, ovvero che l'impresa non sia in grado di rispettare gli impegni di pagamento a causa della difficoltà di reperire fondi (funding liquidity risk). La conseguenza è un impatto negativo sul risultato economico nel caso in cui l'impresa sia costretta a sostenere costi addizionali per fronteggiare i propri impegni o, come estrema conseguenza, una situazione di insolvibilità che pone a rischio la continuità aziendale, anche in considerazione della crisi di liquidità che contraddistingue gli enti locali nell'attuale contesto macro-economico. L'obiettivo della società è quello di coordinarsi con il Socio Unico e con la Regione, attraverso l'Agenzia della Mobilità Piemontese, specialmente in relazione agli esborsi finanziari relativi agli

investimenti ed all'attività di TPL, al fine di disporre delle adeguate risorse finanziarie per fare fronte ai propri impegni. Pertanto la Società sta negoziando con gli istituti di credito una conferma ed un eventuale ampliamento degli attuali affidamenti in essere, grazie alla rinnovata solidità patrimoniale, alla conferma del conseguimento dell'equilibrio economico, ma soprattutto alla nuova certezza di svolgimento dell'attuale servizio di TPL fino ad almeno il 31/12/2026. Tutto ciò con l'obiettivo primario di gestire situazioni contingenti di criticità di cassa derivanti da ritardi da parte del Comune e Regione e/o la liquidità necessaria per gli investimenti previsti che talvolta obbliga la società a fare fronte agli investimenti con l'impiego degli affidamenti a breve.

- la società è soggetta al rischio di credito, il quale deriva essenzialmente dal rapporto con gli Enti Comune di Novara e la Regione Piemonte e dalla forte concentrazione di tali crediti, attraverso l'Agenzia della Mobilità Piemontese, quale gestore del contratto di servizio TPL in essere. La società è solita monitorare le posizioni di scaduto; alla data odierna si segnala che il rischio è notevolmente diminuito; in particolare, negli anni passati è stata attentamente monitorata la situazione con il Comune di Novara, al fine di compensare eventuali situazioni creditorie / debitorie, laddove vi è capienza di tali crediti con i rispettivi debiti verso il Comune stesso, al fine di ridurre il rischio di credito, che alla data odierna è pari a zero. Si precisa che nel 2022 sono stati ceduti pro-soluto, ad una banca specializzata, il credito vantato nei confronti dell'Agenzia della Mobilità per il rimborso CCNL di competenza 2022 ed il credito vantato nei confronti del Ministero delle Infrastrutture, attraverso il Comune di Novara per le risorse "Città Alto Inquinamento".
- la società è soggetta al rischio di tasso di interesse, che è connesso alla variabilità dei tassi di mercato rispetto ai quali sono parametrati gli interessi passivi che vengono liquidati sui finanziamenti in essere, dal momento che la quasi totalità dei debiti finanziari in essere prevedono il pagamento di oneri finanziari sulla base di tassi variabili soggetti ad un repricing a breve termine.

Informazioni attinenti all'ambiente e al personale

Ai fini di quanto previsto dal comma 1 dell'art. 2428, si rende noto che nel corso dell'esercizio non si sono verificati eventi di infortunio mortali, né gravi infortuni che abbiano comportato lesioni gravi al personale iscritto a libro matricola e per i quali sia

stata accertata definitivamente una responsabilità aziendale; parimenti non ci sono stati infortuni gravi o mortali di ditte esterne operanti presso SUN con contratti di servizio o di appalto. Inoltre, non esistono allo stato addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti e cause di mobbing per le quali la società sia stata dichiarata responsabile.

Nel corso dell'esercizio tuttavia la nostra società ha patito complessivamente due eventi di infortunio che hanno comportato 43 giornate di mancata prestazione, con una media giorni di assenza per evento di circa 21 giornate. Il dato rilevato al 31 dicembre 2022, rispetto all'anno precedente, è uguale per numero di eventi (2), tuttavia maggiore per giornate di mancata prestazione (16), di conseguenza la media dei giorni di assenza per evento risulta anch'essa aumentata di 8 giornate.

Dall'analisi degli eventi, si evince che si tratta di due infortuni che hanno coinvolto il personale di guida a seguito di sinistro intervenuto durante il servizio.

Sicurezza:

Per quanto attiene alla sicurezza sugli ambienti di lavoro, continua l'attività a norma di legge correlati alla valutazione, gestione e miglioramento del rischio.

Come negli anni precedenti, anche nell'anno 2022, sono stati effettuati gli aggiornamenti dei documenti di valutazione dei rischi (D.V.R.) che risultavano a piano e che si sono resi necessari a seguito di novità legislative. In particolare il 2022 è caratterizzato dalle seguenti attività di aggiornamento DVR:

- **Aggiornamento del CPI** con correlato adeguamento alle nuove norme. Con riferimento ai nuovi criteri di classificazione dei rischi, oltre ad aver adempito alle pratiche di aggiornamento CPI, nel 2022 è stato presentato ai VVF un progetto di adeguamento CPI per l'officina che include l'installazione di sensori di fumo e gas e correlati evacuatori. Ad integrazione degli evacuatori, al fine di garantire il corretto flusso d'aria, il progetto prevede due nuovi portoni con apertura verticale in grado di far defluire l'eventuale accumulo di gas o di fumi. Il progetto è stato redatto e presentato dall'architetto Trivi. A seguito della validazione del progetto avvenuta nel 2022 da parte degli enti, l'implementazione dello stesso è prevista nel 2023.
- **Introduzione nuova valutazione rischio agenti cancerogeni o mutageni.** Con il Decreto del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali e del Ministro della Salute dell'11 febbraio 2021 sono state recepite la Direttiva (UE) 2019/130 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 gennaio 2019 e la Direttiva (UE) 2019/983 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019 sulla protezione dei lavoratori contro i rischi derivanti da un'esposizione ad agenti cancerogeni o mutageni durante il lavoro, e quindi sostituiti gli Allegati XLII (Elenco di sostanze miscele e processi) e XLIII (Valori limite di esposizione professionale) al D.Lgs. 81/2008. In particolare

nell'Allegato XLII è stato aggiunto all'elenco di sostanze, miscele e processi cancerogeni, l'esposizione alle emissioni di gas di scarico del motore diesel e gli oli minerali precedentemente usati nei motori diesel.

Individuate le mansioni esposte, è stato incaricato un laboratorio specializzato per la misurazione degli inquinanti. Dalla relazione emessa il 31/01/2023, ne risulta una conformità rispetto al limite di esposizione individuale. È in corso l'emissione del registro degli esposti per il personale di officina e deposito, e la correlata modifica al protocollo sanitario.

Per quanto concerne le azioni di prevenzione e gestione del rischio biologico "COVID - 19", nonostante la cessata emergenza, è continuata la distribuzione dei disinfettanti, delle eventuali mascherine in caso di contagio e l'organizzazione di riunioni con un limitato numero di persone. Sono inoltre consolidate le attività di sanificazione sugli autobus e di sanificazione delle arie condizionate.

Azioni di miglioramento sicurezza:

Nel 2022 sono state attivate, come da piano, parte delle azioni di miglioramento previste per il 2022-2025; in particolare:

- Rifacimento della segnaletica interna;
- Rifacimento della segnaletica di officina.

In considerazione delle numerose attività e dei volumi di investimento che hanno caratterizzato il 2022 (vedasi capitoli precedenti) il piano di miglioramento ha di fatto subito uno slittamento nel tempo. Risultano ancora da implementare le seguenti attività con impatto positivo in ambito Salute e sicurezza:

- Intervento per la gestione degli accessi al deposito con sbarre e nuovo cancello al fine di:
 - o contribuire alla riduzione delle velocità in ingresso;
 - o meglio gestire gli accessi e le attività dei fornitori esterni;
 - o migliorare la gestione della sicurezza del deposito.
- Rifacimento asfalto al fine di mitigare il rischio di inciampo ed il degrado delle vetture.
- Interventi a supporto di un miglioramento della sicurezza di deposito durante le attività di revisione delle bombole a metano (es. attrezzatura per il travaso del residuo di gas metano fisiologico nelle bombole).
- Messa in servizio di nuovi autobus, con correlati impatti positivi sulla vita lavorativa degli autisti.

Ambiente:

Per quanto attiene ai rischi ambientali, l'azienda, sia per la natura dell'attività esercitata, sia per le modalità di organizzazione della stessa, non presenta particolari criticità se non quelle legate a:

- utilizzo di impianti di rifornimento carburante;
- stoccaggio di materiali inquinanti (oli reflui) ed infiammabili;
- emissioni di fumi all'accensione e in fase di riscaldamento motori dei mezzi di trasporto;
- lavaggio degli autobus.

Come per le precedenti relazioni, tenuto conto delle normative vigenti in materia ambientale e delle procedure di gestione esistenti, la valutazione del rischio non ravvisa particolari situazioni di rischio ambientale.

Azioni di miglioramento ambientali:

Dal punto di vista di attività con impatto positivo sulla gestione dell'ambiente, si evidenziano di seguenti due progetti che nel 2022 sono entrati a regime:

- nuovo impianto di prima pioggia nell'area di rifornimento;
- nuovo impianto di lavaggio autobus ad elevato efficientamento energetico (basso consumo di acqua) e con nuovo depuratore;

Si segnala anche l'impatto positivo del rinnovo del parco, con la correlata percentuale in crescita degli autobus elettrici e la progressiva diminuzione degli autobus a gasolio. Per gli andamenti percentuali, si vedano i paragrafi precedenti.

Attività di ricerca e sviluppo

Ai sensi dell'art. 2428 c.c., 2° comma, punto 1, si segnala che nel corso dell'esercizio non sono state svolte attività di ricerca e sviluppo.

Rapporti con imprese controllate, collegate

In relazione a quanto previsto dall'art. 2428 c.c., 2° comma, punto 2, si dà atto che nel corso dell'esercizio l'azienda non ha posseduto né imprese controllate, né imprese collegate.

Azioni proprie

Con riferimento alle prescrizioni previste dall'articolo 2428 del codice civile, 2° comma, punti 3 e 4, si rende noto che nel corso dell'esercizio non sono state acquistate o alienate azioni proprie né azioni o quote di società controllanti, così come la società non ne ha mai possedute e non ne possiede al termine dell'esercizio né direttamente, né per interposta persona o tramite società fiduciaria.

Sedi secondarie

Vi informiamo che attualmente la nostra azienda non possiede sedi secondarie per l'esercizio della propria attività.

Ai sensi dell'art. 2428 del codice civile si segnala che l'attività viene svolta nella sede di Via Pietro Generali, 25 a Novara.

Attività di direzione e coordinamento

Ai sensi dell'art. 2497- bis, 5° comma, del codice civile si rende noto che nel corso dell'anno 2022 la SUN S.p.A. è stata soggetta all'attività di direzione e coordinamento del socio unico Comune di Novara. A tale proposito segnaliamo che la nostra azienda ha intrattenuto rapporti esclusivamente di tipo commerciale e finanziario dei quali, limitatamente ai più significativi, si fornisce ampio dettaglio nello schema sotto riportato.

RAPPORTI COMMERCIALI e ISTITUZIONALI

Tipo di contratto	Importo
Servizi scolastici	93.000
Servizi scolastici (integrazioni tariffarie)	4.985

Rimborsi permessi retribuiti per incarichi comunali	4.084
Altri servizi di trasporto	1.455

Tipo di contratto	Importo
Canone annuo di manutenzione per diritti reali d'uso – manutenzione in fibra ottica	2.728
Fideiussione emessa a favore del Comune di Novara a garanzia del contratto per lo svolgimento del servizio di trasporto scolastico per il periodo 01/09/2021 – 31/08/2024	13.950

Dai dati sopra riportati si evince che l'azienda intrattiene con il Comune di Novara circa l'1.1% del proprio volume d'affari, rapporto notevolmente diminuito rispetto agli anni precedenti a seguito del passaggio della titolarità del contratto di servizio del TPL dal Comune di Novara all'Agenzia della Mobilità Piemontese avvenuto nel corso del 2017. L'azienda, inoltre, ha intrattenuto con le altre società soggette a direzione e coordinamento del Comune di Novara esclusivamente rapporti di natura commerciale per forniture di servizi legati per lo più all'utilizzo dell'acqua e della fognatura, allo smaltimento dei rifiuti e pulizia di aree di proprietà. Per l'evidenza ed il dettaglio si rimanda ad apposito paragrafo della nota integrativa.

Novara, li 13 giugno 2023.

L'Amministratore Unico
Gaetanino D'Aurea

(F.to in originale)

SUN S.p.A.

Sede in Via P. Generali, n. 25 - NOVARA 28100 (NO)

Capitale Sociale: 2.046.400 Euro interamente versato

Società unipersonale soggetta a direzione e coordinamento del Comune di Novara

Registro delle imprese di Novara

Numero di iscrizione: 00123660037

R.E.A. di Novara: nr. 88599

Partita IVA: 01651850032 Codice Fiscale: 00123660037

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31/12/2022**STATO PATRIMONIALE**

ATTIVO	31/12/2022	31/12/2021
A- CREDITI VERSO SOCI		
per versamenti ancora dovuti	€ 0	€ 0
B- IMMOBILIZZAZIONI:		
I- Immobilizzazioni immateriali:		
1. Costi di impianto e di ampliamento	€ 0	€ 0
2. Costi di sviluppo	€ 0	€ 0
3. Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	€ 0	€ 0
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	€ 158.420	€ 58.800
5. Avviamento	€ 0	€ 0
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	€ 2.100	€ 14.275
7. Altre	€ 8.492	€ 38.310
Totale immobilizzazioni immateriali (I)	€ 169.012	€ 111.385
II- Immobilizzazioni materiali:		
1. Terreni e fabbricati	€ 5.853.484	€ 6.021.066
2. Impianti e macchinario	€ 1.546.301	€ 1.427.919
3. Attrezzature industriali e commerciali	€ 39.388	€ 38.836
4. Altri beni	€ 2.522	€ 3.990
5. Immobilizzazioni in corso ed acconti	€ 298.155	€ 25.843
Totale immobilizzazioni materiali (II)	€ 7.739.850	€ 7.517.654
III- Immobilizzazioni finanziarie:		
1. Partecipazioni in :		
a) imprese controllate	€ 0	€ 0
b) imprese collegate	€ 0	€ 0
c) imprese controllanti	€ 0	€ 0
d) verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	€ 0	€ 0
d-bis) altre imprese	€ 0	€ 0
2. Crediti:		
a) verso imprese controllate	€ 0	€ 0
b) verso imprese collegate	€ 0	€ 0
c) verso imprese controllanti	€ 0	€ 0
d) verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	€ 0	€ 0

d-bis) verso altri	€	0	€	0
3. Altri titoli	€	0	€	0
4. Strumenti finanziari derivati attivi	€	<u>0</u>	€	<u>0</u>
Totale immobilizzazioni finanziarie (III)	€	0	€	0
Totale immobilizzazioni B)	€	<u>7.908.862</u>	€	<u>7.629.039</u>
C- ATTIVO CIRCOLANTE:				
I- Rimanenze:				
1. Materie prime, sussidiarie e di consumo	€	396.119	€	407.495
2. Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	€	0	€	0
3. Lavori in corso su ordinazione	€	0	€	0
4. Prodotti finiti e merci	€	0	€	0
5. Acconti	€	<u>0</u>	€	<u>0</u>
Totale rimanenze (I)	€	396.119	€	407.495
II- Crediti:				
1. Verso clienti:				
1.a Verso utenti e clienti altri:				
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	€	1.357.427	€	1.413.695
1.b Verso controllante:				
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	€	<u>131.918</u>	€	<u>66.660</u>
Totale crediti verso clienti (1)	€	1.489.345	€	1.480.355
2. Verso imprese controllate:				
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	€	<u>0</u>	€	<u>0</u>
Totale crediti verso controllate (2)	€	0	€	0
3. Verso imprese collegate:				
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	€	<u>0</u>	€	<u>0</u>
Totale crediti verso collegate (3)	€	0	€	0
4. Verso controllanti:				
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	€	<u>0</u>	€	<u>0</u>
Totale crediti verso controllanti (4)	€	0	€	0
5. Verso imprese sottoposte al controllo di controllanti:				
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	€	<u>0</u>	€	<u>0</u>
Totale crediti verso imprese sottoposte al controllo di controllanti (5)	€	0	€	0
5.bis) Crediti tributari:				
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	€	<u>527.010</u>	€	<u>30.971</u>
Totale crediti tributari (5 bis)	€	527.010	€	30.971
5.ter) Imposte anticipate:				
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	€	<u>209.338</u>	€	<u>254.179</u>
Totale imposte anticipate (5 ter)	€	209.338	€	254.179
5. quater) Verso altri:				
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	€	<u>3.112.770</u>	€	<u>2.864.371</u>
Totale crediti verso altri (5 quater)	€	<u>3.112.770</u>	€	<u>2.864.371</u>
Totale crediti (II)	€	5.338.463	€	4.629.876
III- Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni:				
1. Partecipazioni in imprese controllate	€	0	€	0
2. Partecipazioni in imprese collegate	€	0	€	0

3. Partecipazioni in imprese controllanti	€	0	€	0
3.bis) Partecipazioni in imprese sottoposte al controllo di controllanti	€	0	€	0
4. Altre partecipazioni	€	0	€	0
5. Strumenti finanziari derivati attivi	€	0	€	0
6. Altri titoli	€	<u>0</u>	€	<u>0</u>
Totale Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni (III)	€	0	€	0
IV- Disponibilità liquide:				
1. Depositi bancari e postali	€	1.008.425	€	1.510.009
2. Assegni	€	0	€	0
3. Danaro e valori in cassa	€	<u>20.319</u>	€	<u>22.925</u>
Totale disponibilità liquide (IV)	€	<u>1.028.744</u>	€	<u>1.532.934</u>
Totale attivo circolante C)	€	6.763.326	€	6.570.306
D- RATEI E RISCONTI				
Totale ratei e risconti attivi (D)	€	<u>47.349</u>	€	<u>49.892</u>
TOTALE ATTIVO	€	14.719.537	€	14.249.237
PASSIVO		31/12/2022		31/12/2021
A- PATRIMONIO NETTO:				
I- Capitale Sociale	€	2.046.400	€	2.046.400
II- Riserve da sovrapprezzo azioni	€	0	€	0
III- Riserve di rivalutazione	€	0	€	0
IV- Riserva legale	€	20.682	€	17.258
V- Riserve statutarie	€	22.551	€	15.704
VI- Altre riserve, distintamente indicate:				
a) Arrotondamento per euro	€	4	€	4
VII- Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	€	0	€	0
VIII- Utili (Perdite) portate a nuovo	€	-440.960	€	-499.158
IX- Utile (Perdita) dell'esercizio	€	-274.125	€	68.469
X- Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	€	<u>0</u>	€	<u>0</u>
Totale patrimonio netto A)	€	1.374.552	€	1.648.677
B- FONDI PER RISCHI ED ONERI:				
1. Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	€	0	€	0
2. Per imposte, anche differite	€	0	€	0
3. Strumenti finanziari derivati passivi	€	0	€	0
4. Altri	€	<u>195.100</u>	€	<u>177.107</u>
Totale fondi per rischi ed oneri B)	€	195.100	€	177.107
C- TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	€	1.135.252	€	1.445.518
D- DEBITI:				
1. Obbligazioni	€	0	€	0
2. Obbligazioni convertibili	€	0	€	0
3. Debiti verso Soci per altri finanziamenti	€	0	€	0
4. Debiti verso Banche				
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	€	2.148.183	€	2.040.720
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	€	<u>4.545.438</u>	€	<u>5.708.764</u>
Totale debiti verso banche (4)	€	6.693.621	€	7.749.484
5. Debiti verso altri finanziatori	€	0	€	0

6. Acconti	€	0	€	0
7. Debiti verso fornitori:				
7.a Verso fornitori altri				
- importi esigibili entro l'anno successivo	€	1.046.969	€	923.274
7.b Verso controllanti				
- importi esigibili entro l'anno successivo	€	<u>0</u>	€	<u>1.200</u>
Totale debiti verso fornitori (7)	€	1.046.969	€	924.474
8. Debiti rappresentati da titoli di credito	€	0	€	0
9. Debiti verso imprese controllate				
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	€	<u>0</u>	€	<u>0</u>
Totale debiti verso controllate (9)	€	0	€	0
10. Debiti verso imprese collegate				
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	€	<u>0</u>	€	<u>0</u>
Totale debiti verso collegate (10)	€	0	€	0
11. Debiti verso controllanti:				
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	€	<u>44.438</u>	€	<u>195.030</u>
Totale debiti verso controllanti (11)	€	44.438	€	195.030
11.bis) Debiti verso imprese sottoposte al controllo di controllanti	€	0	€	0
12. Debiti Tributarî:				
- importi esigibili entro l'anno successivo	€	<u>285.937</u>	€	<u>309.717</u>
Totale debiti tributari (12)	€	285.937	€	309.717
13. Debiti v/Istituti di previdenza e sicurezza sociale:				
- importi esigibili entro l'anno successivo	€	404.725	€	396.410
- importi esigibili oltre l'anno successivo	€	<u>0</u>	€	<u>0</u>
Totale debiti v/istituti di previdenza e sicurezza sociale (13)	€	404.725	€	396.410
14. Altri debiti:				
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	€	<u>987.136</u>	€	<u>1.242.586</u>
Totale altri debiti (14)	€	<u>987.136</u>	€	<u>1.242.586</u>
Totale debiti (D)	€	9.462.826	€	10.817.701
E- RATEI E RISCOINTI				
Totale ratei e risconti passivi (E)	€	<u>2.551.807</u>	€	<u>160.234</u>
TOTALE PASSIVO	€	14.719.537	€	14.249.237

CONTO ECONOMICO

	31/12/2022	31/12/2021
A. VALORE DELLA PRODUZIONE		
1. Ricavi:		
a) delle vendite e delle prestazioni	€ 9.309.322	€ 8.332.714
b) da copertura costi sociali	€ <u>4.985</u>	€ <u>4.106</u>
Totale ricavi (1)	€ 9.314.307	€ 8.336.820
2. Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati, finiti	€ 0	€ 0
3. Variazione dei lavori in corso su ordinazione	€ 0	€ 0
4. Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	€ 0	€ 0
5. Altri ricavi e proventi:		
a) Diversi	€ 1.692.824	€ 2.009.373
b) Corrispettivi	€ 172.845	€ 148.537
c) Contributi in c/esercizio	€ <u>1.798.714</u>	€ <u>1.771.562</u>
Totale altri ricavi e proventi (5)	€ <u>3.664.383</u>	€ <u>3.929.472</u>
Totale valore della produzione (A)	€ 12.978.690	€ 12.266.292
B. COSTI DELLA PRODUZIONE		
6. Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	€ 2.231.760	€ 1.569.406
7. Per servizi	€ 2.085.614	€ 1.886.252
8. Per godimento beni di terzi	€ 185.202	€ 130.459
9. Per il personale:		
a) Salari e stipendi	€ 4.693.854	€ 4.501.989
b) Oneri sociali	€ 1.417.294	€ 1.390.702
c) Trattamento di fine rapporto	€ 449.370	€ 397.763
d) Trattamento di quiescenza e simili	€ 0	€ 0
e) Altri costi	€ <u>32.222</u>	€ <u>61.380</u>
Totale costi per il personale (9)	€ 6.592.740	€ 6.351.834
10. Ammortamenti e svalutazioni:		
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	€ 54.774	€ 31.923
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	€ 650.060	€ 696.857
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	€ 0	€ 0
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	€ <u>711.556</u>	€ <u>997.221</u>
Totale ammortamenti e svalutazioni (10)	€ 1.416.390	€ 1.726.001
11. Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	€ 11.377	€ -14.197
12. Accantonamenti per rischi	€ 0	€ 0
13. Altri accantonamenti	€ 130.000	€ 89.000
14. Oneri diversi di gestione	€ <u>288.347</u>	€ <u>235.648</u>
Totale costi della produzione B)	€ <u>12.941.430</u>	€ <u>11.974.403</u>
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	€ 37.260	€ 291.889
C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
15. Proventi da partecipazioni	€ 0	€ 0
16. Altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi dai precedenti	€ <u>4.046</u>	€ <u>2.238</u>
Totale altri proventi finanziari (16)	€ 4.046	€ 2.238
17. Interessi ed altri oneri finanziari	<u>237.689</u>	<u>225.390</u>
Totale interessi ed altri oneri finanziari (17)	€ <u>237.689</u>	€ <u>225.390</u>
Totale proventi e oneri finanziari (C) (15+16-17)	€ -233.643	€ -223.152
D. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' E PASSIVITA' FINANZIARIE:		
18. Rivalutazioni	€ 0	€ 0
19. Svalutazioni	€ <u>0</u>	€ <u>0</u>
Totale rettifiche di valore di attività e passività finanziarie (D) (18-19)	€ <u>0</u>	€ <u>0</u>
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D)	€ <u>-196.383</u>	€ <u>68.737</u>
20. Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	€ <u>77.742</u>	€ <u>268</u>
21. Utile (perdita) dell'esercizio	€ <u>-274.125</u>	€ <u>68.469</u>

A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale			
Utile (perdita) dell'esercizio	-274.125		68.469
Imposte sul reddito	77.742		268
Interessi passivi/(interessi attivi) (Dividendi)	233.643 0		223.153 0
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	64.471		-262.086
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	101.731		29.804
Accantonamenti ai fondi	1.290.926		1.483.984
Ammortamenti delle immobilizzazioni	704.834		728.780
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	0		0
Altre rettifiche per elementi non monetari	7.870		10.518
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	2.003.630		2.223.282
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	2.105.361		2.253.086
Decremento/(incremento) delle rimanenze	11.376		-14.196
Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti (anche infragruppo)	-15.351		-200.450
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori (anche infragruppo)	-28.097		10.128
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	-5.477		3.182
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi	2.372.652		45.725
Altre variazioni del capitale circolante netto	-1.561.470		-1.305.860
Flussi Finanziari da variazioni del capitale circolante netto	773.633		-1.461.471
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	2.878.994		791.615
Interessi incassati/(pagati)	-214.722		-222.606
(Imposte sul reddito pagate)	-191.830		-34.435
Dividendi incassati	0		0
(Utilizzo dei fondi)	-871.643		-569.741
Flussi Finanziari da Altre rettifiche	-1.278.195		-826.782
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	1.600.799		-35.167
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento			
(Investimenti)	-949.527		-194.300
Prezzo di realizzo disinvestimenti	12.800		5.798
Immobilizzazioni materiali	-936.727		-188.502
(Investimenti)	-112.401		-58.241
Prezzo di realizzo disinvestimenti	0		0
Immobilizzazioni immateriali	-112.401		-58.241
(Investimenti)	0		0
Prezzo di realizzo disinvestimenti	0		750.000
Immobilizzazioni finanziarie	0		750.000
(Investimenti)	0		0
Prezzo di realizzo disinvestimenti	0		0
Attività finanziarie non immobilizzate	0		0
Acquisizione o cessione di società controllate o rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide	0		0
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	-1.049.128		503.257
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento			
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	9.446		-2.517
Accensione finanziamenti	0		1.200.000
Rimborso finanziamenti	-1.065.309		-1.132.709
Flussi finanziari da Mezzi di Terzi	-1.055.863		64.774
Variazione a pagamento di Capitale e Riserve	0		0
Cessione (acquisto) di azioni proprie	0		0
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati	0		0
Flussi da finanziari da Mezzi Propri	0		0
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	-1.055.863		64.774
Disponibilità liquide al 1° gennaio	1.532.932		1.000.064
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	-504.192		532.868
Disponibilità liquide al 31 dicembre	1.028.740		1.532.932

Il presente bilancio, costituito da Stato Patrimoniale, Conto Economico, Rendiconto finanziario e Nota integrativa, è vero e reale e conforme alle scritture contabili della SUN S.p.A.

L'Amministratore Unico
Gaetanino D'Aurea (F.to in originale)

SUN S.p.A.

Società Unipersonale soggetta a direzione e coordinamento del Comune di Novara

Sede in: Via P. Generali, n. 25 - NOVARA 28100 (NO)

Capitale Sociale: 2.046.400 EURO interamente versato

Registro delle imprese di Novara: n. 00123660037

R.E.A. di Novara Nr. 88599

Partita IVA: 01651850032 Codice Fiscale: 00123660037

Nota Integrativa al Bilancio chiuso il 31/12/2022

Il presente bilancio, chiuso al 31/12/2022, rappresenta il nono esercizio sociale, avente annualità completa, in cui il servizio di trasporto pubblico della Conurbazione di Novara è stato regolato da atti d'obbligo successivi, di periodo temporale diversificato, l'ultimo dei quali disciplina il periodo sino al 30/06/2023, al fine di assicurare la prosecuzione del servizio di trasporto stesso, in attesa della pubblicazione della nuova gara relativa all'intero bacino di nord-est. Tale regime di gestione del servizio pubblico è decorso infatti dal secondo semestre 2013, dopo l'intervenuta risoluzione consensuale, anticipata al 30/06/2013, del contratto di appalto, stipulato con il Comune di Novara in data 18/12/2008 - rep. n. 17491, per i servizi di trasporto pubblico locale della Conurbazione di Novara e i servizi di trasporto collettivo differenti dal TPL, denominati "finalizzati" svolti all'interno del cimitero cittadino per il periodo 2009/2014.

Il bilancio è stato redatto in conformità alle norme contenute negli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile, interpretate ed integrate dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i 'principi contabili OIC'), aggiornati a seguito dell'adozione della Direttiva Europea 2013/34 con D.Lgs. 139/2015.

Il bilancio, composto da Stato Patrimoniale, Conto Economico, Nota Integrativa e Rendiconto Finanziario, corrisponde alle risultanze delle scritture contabili regolarmente tenute e trova costante riferimento ai principi di redazione e ai criteri di valutazione di cui agli artt. 2423-bis e 2426 del Codice Civile. Ove applicabili, sono stati altresì osservati i principi e le raccomandazioni pubblicati dagli organi professionali competenti in materia contabile al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, finanziaria ed

economica. Non si sono verificati eventi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui agli artt. 2423-ter quarto comma e 2423-bis secondo comma del Codice Civile.

Ai sensi dell'art. 2425 ter del Codice Civile è stato inoltre redatto il Rendiconto Finanziario che illustra le cause di variazione, positive o negative, delle disponibilità liquide avvenute nell'esercizio. Il Rendiconto Finanziario, redatto in forma comparativa, è stato presentato secondo il metodo indiretto utilizzando lo schema previsto dal principio contabile OIC 10.

Lo Stato Patrimoniale ed il Conto Economico sono stati redatti in unità di Euro, senza cifre decimali, così come i valori riportati nella Nota Integrativa e nel Rendiconto finanziario, salvo ove diversamente specificato.

Per quanto riguarda l'attività della Società, i rapporti con le imprese controllate, collegate, controllanti, consociate e altre parti correlate e i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rinvia a quanto indicato negli appositi paragrafi da pag. 52 della presente nota integrativa, ove è presentato anche un prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo bilancio del Comune di Novara, che, ai sensi dell'art. 2497 e seguenti del Codice Civile, esercita sulla Società un'attività di direzione e coordinamento.

PRINCIPI CONTABILI

In particolare e conformemente al disposto dell'articolo 2423- bis del Codice Civile, nella redazione del bilancio si è provveduto a:

- valutare le singole voci secondo prudenza e in previsione di una normale continuità aziendale. Si rimanda al paragrafo della Relazione sulla Gestione "Analisi adozione del presupposto della continuità aziendale" per la discussione delle tematiche relative alla continuità aziendale;
- rilevare e presentare le singole voci tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto (Principio della sostanza economica)
- includere i soli utili effettivamente realizzati nel corso dell'esercizio;
- determinare i proventi e i costi nel rispetto della competenza temporale e indipendentemente dalla loro manifestazione finanziaria;
- comprendere tutti i rischi e le perdite di competenza, anche se divenuti noti dopo la conclusione dell'esercizio;
- considerare distintamente, ai fini della relativa valutazione, gli elementi eterogenei inclusi nelle varie voci del bilancio;

· mantenere immutati i criteri di valutazione adottati rispetto al precedente esercizio, qualora ciò non sia invece stato imposto quale obbligo di applicazione del D.Lgs 139/2015, in ogni caso si è data ampia trattazione della motivazione della variazione e degli effetti sulla comparabilità dei dati di bilancio dell'anno precedente.

Immobilizzazioni immateriali.

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto, inclusi tutti gli oneri accessori di diretta imputazione, e sono sistematicamente ammortizzate per quote costanti in relazione alla residua possibilità di utilizzazione del bene.

Di seguito si fornisce una tabella contenente le aliquote di ammortamento previste per queste immobilizzazioni:

Immobilizzazioni immateriali - Aliquote d'ammortamento

Voce di bilancio	Aliquota
Concessioni, licenze, marchi e simili	18%
Altre immobilizzazioni immateriali	33,33%

Immobilizzazioni materiali.

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto al netto dei relativi fondi di ammortamento ed includono tutti i costi e gli oneri accessori di diretta ed indiretta imputazione relativi ad ogni singolo bene.

In tutti i casi in cui siano stati erogati, a seguito di formale delibera da parte degli Enti Pubblici di riferimento, dei contributi in conto impianti per l'acquisizione, la sostituzione e/o l'ammodernamento di immobilizzazioni materiali, tali contributi sono stati contabilizzati a diretta riduzione del costo del bene, accreditandoli quindi a conto economico sulla base della vita utile del bene stesso.

Il costo delle immobilizzazioni la cui utilizzazione è limitata nel tempo è sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in relazione alla residua possibilità di utilizzo. In ottemperanza ad un corretto principio economico, ed in linea peraltro ai dettami della normativa fiscale esistente in materia, il processo di ammortamento ha inizio solo dal momento di entrata in funzione del bene.

Alle immobilizzazioni materiali sono state applicate, in quanto ritenute congrue rispetto alla realtà aziendale, le seguenti aliquote di ammortamento. In nessun caso sono state applicate aliquote di ammortamento eccedenti i limiti massimi previsti dalla normativa fiscale, con riferimento alla tabella del Gruppo XVIII del Decreto Legge 31/12/1988 relativa all'industria dei trasporti e delle comunicazioni.

In particolare è il caso di ricordare che, a far data dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2002, a seguito di apposita perizia redatta da esperto del trasporto pubblico locale, la SUN S.p.A. ha provveduto a suddividere la categoria Materiale Rotabile, unica voce comprendente l'intero parco autobus aziendale fino all'esercizio 2001, in due voci distinte:

- la prima, comprendente minibus elettrici ed ibridi, autobus per disabili, autobus acquistati usati ed adibiti anche al servizio di linea, autobus per noleggio da rimessa con conducente ed altri non adibiti al servizio di linea per il trasporto pubblico urbano, ammortizzata in relazione alla durata di vita media dei veicoli, di norma considerata pari a 8 anni;
- la seconda, corrispondente agli autobus urbani e suburbani del parco mezzi adibito al servizio di trasporto pubblico di persone, ammortizzata a decorrere dall'esercizio 2002 in base alla durata di vita media dei veicoli evidenziata dalla stessa perizia in 12 anni, durata che si discosta da quella in precedenza stimata fino all'esercizio 2001 in 8 anni.

Di seguito si fornisce una tabella contenente le aliquote di ammortamento previste per le voci di immobilizzazioni ammortizzate nell'anno:

VOCE CESPITE	ALIQUOTA APPLICATA	RIDUZIONE 1° ESERCIZIO	ALIQUOTA FISCALE ORDINARIA
Fabbricati industriali:			
Sede aziendale	2%	50%	4%
Autostazione	4%	50%	4%
Costruzioni Leggere	10%	50%	10%
Impianti aziendali:			
Impianto elettrico e impianto antincendio	4%	50%	10%
Impianto erogazione gas metano	10%	50%	10%
Impianto distributori carburante	10%	50%	10%
Impianto di lavaggio	10%	50%	10%
Impianto depurazione	10%	50%	10%
Impianto sollevamento esterno	10%	50%	10%
Impianti fissi deposito / officina	10%	50%	10%
Impianti fissi uffici	10%	50%	10%
Emettitrici ed obliteratrici	12%	50%	20%
Materiale rotabile (minibus elettrici e autobus per noleggio) e dotazione autobus	12.5%	50%	25%
Materiale rotabile utilizzato per il trasporto pubblico di linea ed oggetto di perizia al 31/12/02 in relazione alla vita utile media	8.33%	50%	25%

Macchine ufficio elettroniche, computers e parcometri	20%	50%	20%
Impianto ricetrasmittente, impianto per il controllo della flotta e telefonico	20%	50%	20%
Officina Meccanica	10%	50%	10%
Attrezzatura varia e minuta	20%	50%	20%
Mobili e arredi	12%	50%	12%
Mezzi mobili industriali	12.5%	50%	20%
Autoveicoli di servizio	12.5%	50%	25%

Leasing

I contratti di locazione finanziaria (leasing), nel rispetto dell'ordinamento giuridico italiano, sono rappresentati in bilancio con il metodo patrimoniale che prevede l'iscrizione nel conto economico dei canoni di leasing. Gli effetti desumibili dall'applicazione in bilancio dei contratti di leasing sono riportati in un apposito prospetto della presente Nota Integrativa secondo quanto disposto dall'art. 2427, punto n. 22, Codice Civile.

Immobilizzazioni finanziarie

Le immobilizzazioni finanziarie sono iscritte al costo di acquisto ai sensi dell'art.2426, punto n.1, Codice Civile, e comprendevano una partecipazione in un'impresa collegata costituita nell'esercizio 2015 e alienata a dicembre 2021.

Tale costo viene svalutato solo in presenza di perdite di valore della partecipazione che abbiano carattere durevole. Se in un esercizio successivo sono cessate in tutto o in parte le ragioni dell'originaria svalutazione, viene ripristinato in tutto o in parte il valore iscritto in precedenza.

Rimanenze

Le rimanenze sono iscritte al minor valore tra il costo di acquisto, comprensivo di tutti i costi e oneri accessori di diretta imputazione, e il presumibile valore di realizzo desumibile dall'andamento del mercato. Il costo è calcolato con il criterio del prezzo medio ponderato nel caso di beni fungibili.

Crediti

I crediti sono rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e del valore di presumibile realizzo. Il criterio del costo ammortizzato non è applicato quando gli effetti sono irrilevanti, ovvero quando i costi di transazione, le commissioni pagate tra le parti e ogni altra differenza tra valore iniziale e valore a scadenza sono di scarso rilievo oppure se i crediti sono a breve termine (ossia con scadenza inferiore ai 12 mesi).

Il valore dei crediti, come sopra determinato, è rettificato, ove necessario, da un apposito fondo svalutazione,

esposto a diretta diminuzione del valore dei crediti stessi, al fine di adeguarli al loro presumibile valore di realizzo. L'importo della svalutazione alla data di bilancio è pari alla differenza tra il valore contabile e il valore dei flussi finanziari futuri stimati, ridotti degli importi che si prevede di non incassare. L'importo della svalutazione è rilevato nel conto economico.

Non si rilevano crediti, sorti negli esercizi 2021 e 2022, a lungo termine, per cui, ai sensi del D.Lgs. 139/2015, la società debba applicare il criterio del costo ammortizzato. Inoltre la società si è avvalsa della facoltà di non applicare il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione dei crediti iscritti in bilancio antecedentemente al 1° gennaio 2016.

Disponibilità liquide

Rappresentano i saldi attivi dei depositi bancari, postali e gli assegni, nonché il denaro e i valori in cassa alla chiusura dell'esercizio.

I depositi bancari e postali e gli assegni sono valutati al presumibile valore di realizzo, il denaro e i valori bollati in cassa al valore nominale mentre le disponibilità in valuta estera sono valutate al cambio in vigore alla data di chiusura dell'esercizio.

Ratei e risconti

I ratei e i risconti sono stati calcolati secondo il principio della competenza e tenendo conto di tutte le quote di costi e di ricavi comuni a più esercizi che maturano in ragione del tempo.

Fondi per rischi ed oneri

Gli accantonamenti ai fondi per rischi ed oneri sono stati effettuati per fronteggiare perdite o debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio sono indeterminati o l'ammontare o la data di sopravvenienza. La valutazione dell'ammontare dell'accantonamento operato rispetta il principio di prudenza e della continuità aziendale.

TFR

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato rappresenta le spettanze maturate dal personale dipendente alla data di fine esercizio secondo quanto prescritto dalla legge 29 maggio 1982, n. 297 e dai contratti di lavoro in vigore, con riferimento a quanto già accantonato dall'Azienda alla data del 31/12/2006, comprensivo della rivalutazione economica da calcolarsi ogni anno. E' infatti il caso di ricordare che nell'esercizio 2007 è stata data attuazione all'art. 8, co. 7, D. Lgs. 5 dicembre 2005 n.252 e art. 3, co. 6 della legge finanziaria 2007 che ha

previsto l'obbligo per i lavoratori dipendenti di decidere la destinazione del proprio TFR maturando in data successiva al 31/12/2006. Pertanto l'Azienda, in base alla normativa vigente per le imprese con almeno 50 dipendenti ed alle scelte operate entro il 30 giugno 2007 dai dipendenti stessi, ha provveduto al versamento del TFR accantonato nell'anno 2008 e anni successivi, al Fondo di Tesoreria INPS o ai fondi di previdenza complementare.

Debiti

I debiti sono iscritti secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale. Il criterio del costo ammortizzato non è applicato ai debiti qualora i suoi effetti risultino irrilevanti. Gli effetti sono considerati irrilevanti per i debiti a breve termine (ossia con scadenza inferiore ai 12 mesi). Per il criterio del costo ammortizzato vedasi quanto detto con riferimento ai crediti.

I debiti per ferie maturate dai dipendenti e per retribuzioni differite, comprensivi di quanto dovuto agli enti previdenziali, sono stanziati sulla base dell'ammontare che si dovrebbe corrispondere nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro alla data del bilancio.

Si fa presente che nel corso del 2022, non sono sorti debiti con scadenza "oltre l'esercizio" a fronte di nuovi contratti e operazioni poste in essere nell'esercizio ed in accordo con le disposizioni dell'art.12 comma 2, del D.Lgs. 139/2015, la società si è avvalsa, al 31/12/2016, della facoltà di non applicare il criterio del costo ammortizzato e dell'attualizzazione dei debiti iscritti in bilancio antecedentemente al 1° gennaio 2016.

Valori in valuta

I valori espressi originariamente in valuta estera sono iscritti in base ai cambi in vigore alla data di effettuazione dell'operazione, comunque trattasi di importi modestissimi nell'ordine di pochi euro. I valori dei crediti e debiti sono allineati ai cambi correnti alla chiusura del bilancio, così come determinati dall'Agenzia delle Entrate con apposito provvedimento del Direttore in data 16 gennaio 2023, prot. n.11836.

Imposte sul reddito

Le imposte sono accantonate secondo il principio di competenza; rappresentano pertanto:

- gli accantonamenti per imposte liquidate o da liquidare per l'esercizio, determinate secondo le aliquote e le norme vigenti;
- l'ammontare delle imposte differite o pagate anticipatamente in relazione a differenze temporanee sorte o annullate nell'esercizio.

Vengono stanziati le imposte differite derivanti dalle differenze temporanee tra il valore attribuito ad un'attività o ad una passività secondo criteri civilistici ed il valore attribuito a quell'attività o a quella passività ai fini fiscali.

In ossequio a quanto stabilito dall'art. 2427, punto 14 b) del Codice Civile, si precisa che nel presente bilancio non sono iscritte imposte anticipate in relazione alle perdite fiscali IRES subite dalla società negli esercizi precedenti.

Come noto, nel corso del 2011 sono state introdotte nuove regole in materia di riporto delle perdite dal DL 98/2011 e s.m.i, per effetto delle quali è stato abolito il limite quinquennale al riporto delle perdite, mentre il loro utilizzo in compensazione viene limitato all'80% del reddito imponibile. Sebbene tale norma aumenti indiscutibilmente l'orizzonte temporale in cui è possibile utilizzare le stesse, dall'altro lato, per la rilevazione delle attività per imposte anticipate, è necessario rispettare i requisiti previsti dal documento OIC n. 25 e, più in particolare:

- deve esistere una ragionevole certezza di ottenere in futuro imponibili fiscali che potranno assorbire le perdite riportabili, entro il periodo nel quale le stesse sono deducibili secondo la normativa tributaria;
- le perdite devono derivare da circostanze ben identificate e deve essere ragionevolmente certo che tali circostanze non si ripeteranno.

In relazione a ciò, fino all'anno 2016, si è ritenuto comunque di non procedere ad alcuna rilevazione delle imposte anticipate sia per un generale principio di prudenza, tenuto conto che non appariva possibile a quella data, essendo il budget dell'anno in sostanziale pareggio fiscale ai fini IRES, avere ragionevole certezza sull'orizzonte temporale entro il quale si prevede che la società possa generare redditi imponibili capienti, anche considerata la sussistenza di alcuni fattori di incertezza (sia di natura normativa che direttamente connessi alla gestione) come esposti nella Relazione degli amministratori sulla gestione nel paragrafo "Analisi adozione del presupposto della continuità aziendale". Tuttavia si rimanda ad apposito paragrafo a pag. 17 per i dettagli relativi all'anno 2022.

Conti d'ordine

Dall'esercizio 2016, a seguito dell'abrogazione dell'art. 2424 comma 3 del Codice Civile, gli impegni ed i rischi non sono più esposti in calce allo stato patrimoniale ma ai sensi dell'art.2427, comma 1, n.9, a pag. 34 della presente nota integrativa vengono esposti: l'importo complessivo degli impegni; l'importo delle garanzie e delle passività potenziali non risultanti dallo Stato Patrimoniale con indicazione della natura delle garanzie reali prestate; gli impegni assunti nei confronti di imprese controllate, collegate, nonché controllanti e imprese sottoposte al controllo di quest'ultime.

Strumenti derivati

Il nuovo art. 2426, comma 1, n.11 bis, ha mutuato dai principi contabili internazionali la definizione di strumento finanziario derivato e di fair value. Gli strumenti finanziari derivati dall'esercizio 2016 sono iscritti al fair value. Le variazioni del fair value sono imputate al conto economico oppure, se lo strumento copre il rischio di variazione dei flussi finanziari attesi di un altro strumento finanziario o di un'operazione programmata, direttamente ad una riserva positiva o negativa di patrimonio netto; tale riserva è imputata a conto economico nella misura e nei tempi corrispondenti al verificarsi o al modificarsi dei flussi di cassa dello strumento coperto o al verificarsi dell'operazione oggetto di copertura. Gli elementi oggetto di copertura contro il rischio di variazioni dei tassi di interesse sono valutati simmetricamente allo strumento derivato di copertura. Si considera sussistente la copertura in presenza, fin dall'inizio, di stretta e documentata correlazione tra le caratteristiche dello strumento o dell'operazione coperti e quello dello strumento di copertura.

INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE**Immobilizzazioni****Immobilizzazioni immateriali**

Le immobilizzazioni immateriali trovano allocazione nell'attivo patrimoniale evidenziando un saldo di € 169.012. Sono composte dalla voce "Concessioni, licenze, marchi e simili", comprendente tutte le spese ed oneri sostenuti per l'acquisizione dei "software" aziendali per € 158.420, dalla voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" per € 2.100 e dalla voce "Altre immobilizzazioni immateriali – Altri costi pluriennali" per € 8.492.

Le movimentazioni intervenute nell'esercizio si riassumono nel seguente prospetto:

Analisi dei movimenti delle immobilizzazioni immateriali (prospetto)

Descrizione	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
Valore di inizio esercizio				

Costo	618.764	38.310	34.347	691.421
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	(559.964)	0	(20.072)	(580.036)
Valore di bilancio	58.800	38.310	14.275	111.385
Variazioni nell'esercizio				
Incrementi per acquisizioni	108.943	2.100	1.358	112.401
Riclassifiche (del valore di bilancio)	38.310	(38.310)	0	0
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)	0	0	0	0
Ammortamento dell'esercizio	(47.633)	0	(7.141)	(54.774)
Totale variazioni	99.620	2.100	(5.783)	57.627
Valore di fine esercizio				
Costo	766.017	2.100	35.706	803.822
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	(607.597)	0	(27.214)	(634.810)
Valore di bilancio	158.420	2.100	8.492	169.012

Le immobilizzazioni immateriali, nel corso dell'esercizio, hanno subito una variazione in aumento per € 112.401, relativo all'acquisto di nuovo software per € 108.943 già in funzione e per € 2.100 ancora da implementare.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono indicate nell'attivo patrimoniale per un importo, al netto dei fondi ammortamento, pari a € 7.739.850.

Le movimentazioni intervenute nell'esercizio sono evidenziate nel seguente prospetto.

Analisi dei movimenti delle immobilizzazioni materiali (prospetto)

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali in corso ed acconti	Totale immobilizzazioni materiali
Valore di inizio esercizio						
Costo	7.935.586	7.298.686	398.990	129.860	25.843	15.788.965

Rivalutazioni						
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	(1.914.520)	(5.870.767)	(360.154)	(125.870)	0	(8.271.311)
Svalutazioni						
Valore di bilancio	6.021.066	1.427.919	38.836	3.990	25.843	7.517.654
Variazioni nell'esercizio						
Incrementi per acquisizioni		646.235	13.820	1.800	287.672	949.527
Riclassifiche (del valore di bilancio)		15.360			(15.360)	0
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)		(1.098.182)	(4.582)	(277)		(1.103.041)
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio						
Ammortamento dell'esercizio	(167.582)	(465.943)	(13.268)	(3.268)	0	(650.061)
Utilizzo fondo ammortamento		1.020.912	4.582	277		1.025.771
Svalutazioni effettuate nell'esercizio						
Altre variazioni						
Totale variazioni	(167.582)	118.382	552	(1.468)	272.312	222.196
Valore di fine esercizio						
Costo	7.935.586	6.862.099	408.228	131.383	298.155	15.635.451
Rivalutazioni						
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	(2.082.102)	(5.315.798)	(368.840)	(128.861)	0	(7.895.601)
Svalutazioni						
Valore di bilancio	5.853.484	1.546.301	39.388	2.522	298.155	7.739.850

Le immobilizzazioni materiali sono composte dalla voce "Terreni e fabbricati", dalla voce "Impianti e Macchinario", dalla voce "Attrezzature industriali e commerciali", dalla voce "Altri beni", nonché dalla voce "Immobilizzazioni materiali in corso e acconti".

La voce "Terreni e fabbricati" comprende:

- il terreno annesso all'Autostazione di viale Ferrucci ed il terreno annesso ai fabbricati della sede aziendale di via Generali, entrambi non rientranti nel processo di ammortamento. Nell'anno la voce "terreni" non subisce variazioni;
- i fabbricati costruiti presso la sede aziendale di via Generali, compresa la tettoia per i rifiuti speciali (costruzioni leggere), ed il fabbricato dell'Autostazione, entrambi ancora in corso d'ammortamento; nonché

il box dell'Autostazione delle Corriere ed i chioschi, che risultano completamente ammortizzati.

- La voce "impianti e macchinari" comprende:
 - gli impianti fissi per uffici, deposito ed officina e la pensilina ricovero cicli e motocicli;
 - l'impianto elettrico, antincendio, ricetrasmittente, controllo della flotta, distributore carburanti e lubrificanti, sollevamento esterno, depurazione e lavaggio;
 - l'attrezzatura d'officina;
 - il materiale rotabile;
 - la dotazione materiale rotabile;
 - la segnaletica, le emettitrici, le obliterate, le pensiline e paline;
 - le attrezzature per la pulizia e la sanificazione;
 - le attrezzature elettroniche relative alla gestione autostazione;
 - le attrezzature elettroniche dell'autosilo, la segnaletica autosilo e altri macchinari e dotazioni relativi alla riscossione degli introiti della sosta.

Gli incrementi dell'esercizio pari a complessivi € 646.235 sono principalmente relativi a:

- per € 200.776, cui si aggiunge l'importo riclassificato dalle immobilizzazioni in corso di € 15.360, alla sostituzione dell'impianto lavaggio e depurazione presso il deposito aziendale, ormai completamente ammortizzato ed obsoleto, con un nuovo impianto dotato di tecnologia 4.0;
- all'acquisto di n.2 autobus usati autosnodati per complessivi € 63.704;
- all'acquisto di n.8 autobus usati 12 metri urbani per complessivi € 222.702;
- all'acquisto di n.3 autobus usati da noleggio per complessivi € 139.484;
- ad interventi di manutenzione straordinaria sul materiale rotabile in dotazione per complessivi € 10.507;
- attrezzatura officina per complessivi € 9.062.

La variazione in diminuzione per € 1.098.182 ha riguardato la vendita di quanto segue:

- impianto lavaggio per € 24.111 completamente ammortizzato;
- impianto depurazione per € 33.831 completamente ammortizzato;
- emettitrice e centrale emissione tessere per € 50.406 completamente ammortizzate;
- impianto sollevamento esterno per € 13.385 completamente ammortizzato;
- n. 13 autobus del valore complessivo di € 976.449 ammortizzati per € 899.179.

La voce "attrezzature industriali e commerciali" a fine esercizio comprende:

- mobili ed arredi, dotazione mensa, macchine per ufficio, hardware, attrezzatura per antinfortunistica;
- le dotazioni e gli arredi relativi alla gestione autostazione;
- le dotazioni e gli arredi relativi alla riscossione degli introiti della sosta;
- il sistema telefonico.

La variazione in aumento per complessivi € 13.820, riguarda prevalentemente le seguenti voci: "Telefono cellulare e sistema telefonico" per € 1.039 e "Hardware" per € 12.781.

La variazione in diminuzione riguarda la dismissione di attrezzature varie informatiche e mobili ed arredi completamente ammortizzati e non più utilizzabili per € 4.582.

La voce "Altri beni" a fine esercizio comprende:

- gli autoveicoli di servizio, i mezzi mobili industriali;
- i beni aziendali di valore inferiore a euro 516,46.

La variazione in aumento per € 1.800 riguarda la voce: "Mezzi mobili ed industriali".

La variazione in diminuzione riguarda la dismissione di attrezzature varie di valore inferiore a euro 516,46 completamente ammortizzati e non più utilizzabili per complessivi € 277.

La voce "immobilizzazioni materiali in corso", al 31/12/2021, era pari a € 25.843, mentre, al 31/12/2022, risulta pari a € 298.155. La variazione intervenuta nel corso dell'esercizio per complessivi € 272.312 risulta determinata da:

- una riclassificazione di € 15.360, quale anticipo della fornitura ed installazione del nuovo impianto lavaggio degli autobus presso la sede aziendale;
- un incremento di € 287.672, di cui € 232.605 per il progetto BIP (mobilità sostenibile e bigliettazione integrata Piemonte), € 2.912 per l'attività del professionista incaricato per la realizzazione delle infrastrutture bus metano contribute ed inserite nel progetto "Città Alto Inquinamento" ed € 52.155 per le infrastrutture bus elettrici, entrambe in fase di realizzazione.

Immobilizzazioni finanziarie

Al 31/12/2022, come a fine anno precedente, non risultano iscritte immobilizzazioni finanziarie.

Attivo Circolante

Rimanenze

Le rimanenze figurano iscritte tra le attività patrimoniali per un importo di € 396.119 e sono costituite unicamente dalla voce "Materie prime, sussidiarie e di consumo". Le variazioni intervenute sono indicate nel prospetto seguente.

Analisi delle variazioni delle rimanenze (prospetto)

Descrizione	Materie prime, sussidiarie e di consumo	Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	Lavori in corso su ordinazione	Prodotti finiti e merci	Acconti (versati)	Totale rimanenze
Valore di inizio esercizio	407.495					407.495
Variazione nell'esercizio	(11.376)					(11.376)
Valore di fine esercizio	396.119					396.119

Al 31/12/2022 si è provveduto ad allineare il valore di magazzino al valore di realizzo per € 18.495 in relazione alle materie prime, sussidiarie e di consumo. In particolare, tra gli altri di minore importo si analizza quanto segue:

- l'importo di € 11.839 è relativo a ricambi obsoleti e non più utilizzabili con riferimento al parco autobus attualmente in dotazione. Si evidenzia che nell'anno 2013 sono stati alienati 19 autobus destinati alla rottamazione da aggiungersi ad ulteriori 22 rottamati nel corso dell'anno 2015, 17 nell'esercizio 2016, 6 nel 2017, 11 nel 2018, 13 nel 2019, 5 nel 2020, 6 nel 2021, e 13 nel 2022; pertanto si è provveduto ad un'attenta analisi del magazzino ricambi legato ad alcune tipologie di autobus non più inserite nell'attuale parco;
- l'importo di € 1.810 è relativo a componenti elettronici per il sistema di accesso al parcheggio a pagamento di largo pastore, totalmente rinnovato nel corso dell'anno 2013 ed ora in gestione alla Nord Ovest Parcheggi Srl;
- l'importo di € 2.508 è relativo a vestiario per i dipendenti non rientrante nella dotazione attuale;
- l'importo di € 2.316 si riferisce ai quantitativi di documenti di viaggio non più utilizzabili ed ai libretti di

orario relativi a programmi di esercizio passato e pertanto non più vendibili all'utenza. Si segnala che, al 31/12/2021, la corrispondente voce era pari a € 1.535.

Crediti

I crediti esposti tra le attività circolanti ammontano a € 5.338.463. Nel prospetto che segue vengono riportate le variazioni intervenute durante l'esercizio.

Analisi delle variazioni e della scadenza dei crediti iscritti nell'attivo circolante (prospetto)

Descrizione	Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	Crediti verso imprese controllanti iscritti nell'attivo circolante	Crediti verso imprese collegate iscritti nell'attivo circolante	Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	Totale crediti iscritti nell'attivo circolante
Valore di inizio esercizio	1.413.695	66.660	0	30.971	254.179	2.864.371	4.629.676
Variazione nell'esercizio	(56.268)	65.258	0	496.039	(44.841)	248.399	708.587
Valore di fine esercizio	1.357.427	131.918	0	527.010	209.338	3.112.770	5.338.463
Quota scadente oltre 5 anni	0	0	0	0	0	0	0

Crediti verso clienti e utenti C II 1 a)

I crediti verso clienti, si riferiscono a crediti commerciali, con distinta indicazione tra quelli relativi al Comune di Novara (verso controllante 1.b) per € 131.918 e quelli relativi a clienti terzi (1.a) per € 1.357.427. Tali crediti comprendono anche il valore delle fatture da emettere e sono già al netto di un fondo svalutazione specifico di € 54.696, fondo accantonato nei precedenti esercizi per € 49.072, nel 2022 l'accantonamento è pari a € 6.511, mentre è stato utilizzato per € 887.

Il fondo è stato ritenuto congruo a coprire i futuri rischi di mancato realizzo legati ai crediti attualmente in sofferenza.

Crediti verso controllanti

I crediti verso controllanti sono composti dalle seguenti voci:

Attivo C II 1).b - Crediti verso controllante – esigibili entro 12 mesi (di natura commerciale)

Descrizione	Saldi al 31/12/2022	Saldi al 31/12/2021
Contributo Ministero dell'Ambiente (50% a saldo) per l'acquisto di n.4 autobus a metano	38.105	38.105
Rimborso permessi retribuiti per incarichi comunali D.Lgs. 267/2000 – anno 2021	0	780
Rimborso permessi retribuiti per incarichi comunali D.Lgs. 267/2000 – anno 2022	4.085	0
Contributo al trasporto scolastico – decreto n.82/2021 Ministero delle Infrastrutture	8.311	8.311
Servizio scolastico dicembre 2021	0	9.300
Servizio scolastico settembre-dicembre 2022	37.200	0
Abbonamenti utenti scuola secondaria I grado 2021	0	1.856
Abbonamenti utenti scuola secondaria I grado 2022	2.068	0
Crediti per servizi diversi	42.149	8.308
Totale	131.918	66.660

I Crediti verso controllante (1.b) si riferiscono ai crediti verso il Comune di Novara e sono costituiti da partite di natura commerciale, quindi derivano prevalentemente da prestazioni e forniture.

I crediti per servizi diversi, pari a € 42.149 a fine 2022, rispetto a € 8.308 a fine 2021, sono costituiti da crediti di natura commerciale maturati a fronte dei vari servizi svolti dalla SUN per l'amministrazione comunale tra cui: le integrazioni su abbonamenti riconosciuti a particolari categorie di utenti; i servizi scolastici per le scuole dell'infanzia e primaria, i servizi di noleggio commerciale per gli Istituti Scolastici.

Crediti verso società collegate C II 3)

A fine anno 2022 non risultano crediti iscritti nei confronti della società collegata Nord Ovest Parcheggi S.r.l.,

come al 31/12/2021.

Crediti tributari C II 5) bis

La voce accoglie tutti i crediti aventi natura tributaria maturati dalla società alla data di fine esercizio.

Descrizione	Saldi al 31/12/2022	Saldi al 31/12/2021
Crediti verso erario per ritenute su interessi e ritenute subite	241	87
IRAP e IRES	81.881	0
Altri crediti diversi compresa accisa sul gasolio	345	23.247
Emergenza Covid-19 – Attività di volontariato di protezione civile DLgs.01/2018	0	7.637
Credito d'imposta per formazione 4.0 anno 2021	162.776	0
Credito d'imposta per formazione 4.0 anno 2022	198.357	0
Crediti d'imposta consumo metano periodo da aprile a dicembre 2022	83.410	0
Totale	527.010	30.971

Imposte anticipate C II 5) ter

I crediti per imposte anticipate a fine esercizio 2022 sono pari a € 209.338 e risultano così costituiti:

	Imponibile	Aliquota Ires	Aliquota IRAP	Importo IRES	Importo IRAP	Totale
Svalutazione magazzino	18.495	24,00%	4,20%	4.439	777	5.216
Fondi oneri per spese future	130.000	24,00%	4,20%	31.200	5.460	36.660
Svalutazione crediti	697.758	24,00%		167.462		167.462
Totale				203.101	6.237	209.338

Fino al 31/12/2016, si è ritenuto di non procedere ad alcuna rilevazione delle imposte anticipate ai fini IRES, sia per un generale principio di prudenza, tenuto conto che fino all'esercizio 2016, essendo il budget dell'anno successivo in sostanziale pareggio fiscale ai fini IRES, sia perché fino a quella data non si è avuta la ragionevole certezza sull'orizzonte temporale entro il quale si prevedeva che la società potesse generare redditi imponibili capienti, anche considerata la sussistenza di alcuni fattori di incertezza (sia di natura normativa che direttamente

connessi alla gestione) come esposti nella Relazione dell'Amministratore Unico sulla gestione nel paragrafo "Analisi adozione del presupposto della continuità aziendale". Dall'anno 2017 e quindi anche per gli anni successivi, si è ritenuto che quanto sopra potesse essere superato e si è pertanto provveduto al calcolo delle imposte anticipate anche ai fini IRES.

Crediti verso altri C II 5) quater

Al 31/12/2022 i crediti verso altri ammontano a € 3.112.770. Tra questi è il caso di segnalare che:

- è iscritto un credito complessivo di € 227.873 vantato nei confronti dello Stato e così composto:
 - per l'importo complessivo di € 104.369 nei confronti del Ministero del lavoro e della Previdenza Sociale per il rimborso dei maggiori oneri per indennità di malattia gravanti sulle aziende di trasporto a seguito degli accordi nazionali intervenuti in tema di malattia il 19/09/2005 e il 15/11/2005, con riferimento alla legge 23 dicembre 2005 n.266 art.1 co. 273, , per € 21.621 di competenza 2019, per € 31.625 di competenza 2020, per € 25.044 di competenza 2021 e per € 26.078 di competenza 2022. Si segnala che nel corso dell'esercizio 2022 è stato possibile utilizzare, in compensazione in F24, i seguenti crediti: l'importo di € 100.349 relativo all'anno 2017 e l'importo di € 107.973 relativo all'anno 2018.
 - Tali importi, fino al 31/12/2012, venivano originariamente iscritti, con il consenso del Collegio Sindacale, in via prudenziale, per un ammontare pari al 50% del maggior costo complessivamente sostenuto dall'azienda negli anni di competenza, in mancanza di indicazioni certe da parte del Ministero sull'importo definitivo del rimborso. Successivamente, poiché era ormai prassi che venisse riconosciuto dal Ministero l'intero importo di competenza dell'anno, dall'anno 2013 fino all'anno 2018, è stata inserita una quota pari al 100%, questo in considerazione del fatto che, dalle stime prodotte dalle organizzazioni di categoria, tale importo appariva in ogni caso pienamente garantito. Si evidenzia, tuttavia, che, a seguito delle stime elaborate recentemente dal Ministero del Lavoro, riprese altresì dalle circolari ASSTRA 160/2021, 269/2022 e 82/2023, al 31/12/2021 sono stati inseriti i seguenti importi: € 21.621 competenza anno 2019, € 31.625 competenza anno 2020 ed € 25.044 competenza anno 2021, pari rispettivamente al 20%, al 25% ed al 20% dei costi sostenuti; mentre al 31/12/2022 è stato rilevato l'importo di € 26.078 pari al 20% dei costi sostenuti.
 - Per l'importo di € 123.504 nei confronti del MIT/MEF (decreti interministeriali n.418 e n.460/2022) ,

attraverso la compilazione di apposito portale informatico, pari, in via prudenziale e secondo le stime prodotte elaborate in relazione all'assegnazione delle risorse già effettuate, al 70% del maggior costo riscontrato per carburante per autotrazione (gasolio e metano) nel II e III trimestre 2022 rispetto al corrispondente periodo dell'anno 2021.

- A fine esercizio 2022 è evidenziato inoltre un credito nei confronti dell'Agenzia della Mobilità Piemontese pari a € 1.772.405, costituito:
 - dall'importo a saldo delle competenze contrattuali per lo svolgimento del servizio TPL della Conurbazione di Novara dell'anno 2020 e dell'anno 2021, rispettivamente per € 60.134 e per € 59.815. Si precisa che gli importi dovuti a saldo per gli anni 2020 e 2021, non ancora liquidati alla data odierna, erano originariamente pari complessivamente a € 300.666 per il 2020 e pari a € 299.077 per 2021, relativi entrambi al 5% del corrispettivo annuale; di cui € 240.533 per il 2020 ed € 239.261 già liquidati dall'Agenzia a SUN nel corso dell'anno 2022.
 - dall'importo a saldo delle competenze contrattuali per lo svolgimento del servizio TPL della Conurbazione di Novara dell'anno 2022 per € 305.042.
 - degli importi di € 56.288 e di € 6.480, rispettivamente di competenza dell'anno 2021 e dell'anno 2022, spettanti a saldo in relazione a quanto segue: rimborso del maggior costo del personale relativo al 2° biennio economico 2006/2007 del CCNL 2004/2007, iscritto per una percentuale pari al 83,62% dell'importo annuale calcolato, come previsto attualmente dalla Regione (legge 27/12/2006, n.296); rimborso dei maggiori oneri gravanti sulle aziende di trasporto a fronte degli aumenti salariali previsti dal rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri in base all'accordo del dicembre 2003 con riferimento al 2° biennio economico 2002-2003 del CCNL 2000-2003 (legge 27/02/2004, n.47); rimborso spettante in base all'accordo nazionale del 14/12/2004, a saldo per il 1° biennio economico 2004-2005 del CCNL 2004-2007, la cui copertura finanziaria è stata stabilita con il D.L. n.16 del 21/02/2005 (decreto legge 21/02/2005, n.16 convertito in legge n.58/2005).
- ai sensi dell'art.200 del D.L. 34/2020, convertito in legge n.69/2021, a fine esercizio precedente, è stato inserito l'importo di € 403.993, quale stima al 50% dell'importo dovuto a saldo, già detratti gli acconti ricevuti, a titolo di compensazione della riduzione dei ricavi tariffari nell'esercizio 2021. Tale

stima, in via prudenziale, come per l'anno 2020, era stata calcolata in relazione alle percentuali nazionali e regionali già utilizzate dagli Enti competenti in fase di erogazione degli acconti relativi all' anno 2020 e 2021 ed in relazione altresì all'art.29 della citata legge 69 ed al prospetto di elaborazione del saldo dovuto. Si segnala inoltre che dette modalità di calcolo del ristoro 2020 e 2021, sono state recepite in via definitive dall'Osservatorio TPL che ha creato apposita piattaforma di inserimento dei dati. Dall'elaborazione definitiva effettuata dall'Osservatorio, l'Agenzia ha potuto liquidare a SUN, in data 24/02/2022, l'importo a saldo dell'anno 2020 di € 636.322. Si precisa pertanto che il ristoro per mancati ricavi del traffico 2020 è risultato in via definitiva pari a complessivi € 1.224.435, come da determina dell'agenzia della Mobilità Piemontese n.108 del 18/02/2022. Si precisa inoltre che il ristoro per mancati ricavi del traffico 2021 è risultato in via definitiva pari a complessivi € 1.104.202, di cui € 70.250 liquidati in acconto nel corso dell'esercizio 2021, come da comunicazione dell'Agenzia della Mobilità del 12/10/2022 prot. n. 0011546; tuttavia nessuno acconto è stato liquidato nel corso dell'anno 2022, mentre in data 23/01/2023 è stato pagato il secondo acconto pari ad € 463.949. Rimane, a fine esercizio 2022, un credito per i mancati ricavi 2021 pari a complessivi € 1.033.952. Al 31/12/2022 si rileva anche l'importo aggiuntivo di € 629.959, quale contributo in c/esercizio aggiuntivo per la competenza 2021, rispetto a quanto imputato al 31/12/2021.

- ai sensi dell'art.200 del D.L. 34/2020, convertito in legge n.69/2021, è stato inserito l'importo di € 250.693 a compensazione della riduzione dei ricavi tariffari nell'anno 2022, quale stima al 50%, in via prudenziale, del calcolato a saldo in relazione alle percentuali nazionali e regionali già utilizzate dagli Enti competenti in fase di erogazione degli acconti, in relazione all'art.29 della citata legge 69 ed alla metodologia utilizzata per il calcolo dell'importo definitivo del ristoro calcolato dall'Osservatorio TPL per la competenza 2020 e 2021.
- Al 31/12/2022, SUN vanta un credito nei confronti di Banca Sistema pari a complessivi € 374.035. A seguito infatti di stipula a luglio 2021 di due atti notarili presso lo Studio Notai Israel Terrenghi Riberti di Milano relativi alla cessione pro-soluto di due crediti vantati nei confronti della Pubblica Amministrazione, Banca Sistema ha provveduto:
 - Alla chiusura, in data 22/04/2022, per l'importo residuo di € 245.831, della linea di credito relativa alla cessione pro-soluto del credito di € 1.411.053 vantato da SUN, attraverso il Comune di Novara, nei

confronti del Ministero Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ai sensi dell'art.7, c.1, lett. A del D.D. n.175 del 22/06/2021, per la quale banca Sistema ha provveduto ad anticipare, in data 28/10/2021, l'80% dell'importo. Il saldo del conto di liquidazione al 31/12/2021 era pari a € 264.725. Si precisa che con D.D. n.343 del 26/11/2021 il Ministero ha autorizzato l'impegno pluriennale a favore delle città ad alto inquinamento di Pm10 e biossido di azoto, di cui al decreto ministeriale n.234 del 06/06/2020, per ciascuno degli esercizi dal 2019 al 2023, pertanto la cessione pro-soluto è relativa all'intero ammontare delle risorse assegnate a tale titolo al Comune di Novara, pari a € 7.055.266. Pertanto a tale titolo, in data 25/05/2022 è stata aperta una nuova linea di credito per € 1.380.089 e contemporaneamente liquidato a SUN l'anticipo dell'80% del contributo sulle spese previsionali 2022 del progetto Città Alto Inquinamento. Il saldo del conto di liquidazione al 31/12/2022 è pari a € 234.214.

- all'apertura di una linea di credito relativa alla cessione pro-soluto del credito di € 762.000 nei confronti dell'Agenzia della Mobilità Piemontese, per la quale banca Sistema ha provveduto ad anticipare, in data 13/05/2022, l'80% dell'importo, il saldo del conto di liquidazione al 31/12/2022 è pari a € 139.821.
- In ossequio alle novità arretrate in tema di principi contabili dal D. Lgs. 18/08/2015, n.139, di recepimento della direttiva 2013/34/UE, che ha ampiamente modificato la disciplina di redazione dei bilanci contenuta nel Codice Civile, altresì dall'applicazione in particolare dell'OIC n.29 in relazione alla contabilizzazione degli incassi derivanti dalle sovrattasse ai passeggeri sprovvisti di regolare documento di viaggio a bordo autobus, è opportuno evidenziare che, a partire dalla redazione del bilancio dell'esercizio 2016, a seguito di un importante e recente adeguamento del software che gestisce le sanzioni amministrative per singolo avanzamento "pratica", quest'ultima corrispondente alla singola "multa" emessa, ai fini di una migliore rappresentazione della rilevazione contabile relativa alle sovrattasse ai passeggeri sprovvisti di regolare biglietto a bordo autobus, fino all'esercizio 2015 effettuata per "cassa", ossia al momento della registrazione dell'incasso e della certezza del ricavo (inserito alla voce A)5 Altri ricavi del Conto Economico), a decorrere appunto dall'esercizio 2016, si è provveduto ad un cambiamento dei principi contabili fino ad allora adottati, pertanto rilevando detta tipologia di ricavi per competenza e non più per cassa.

A fine esercizio 2022 è pertanto iscritto un credito per sovrattasse passeggeri ancora da riscuotere in relazione a multe elevate nel 2022 ed anni pregressi, per complessivi € 3.838.635, al netto del relativo fondo di svalutazione crediti specifico di € 3.313.156, di seguito si riportano le variazioni intervenute al 31/12/2022:

Descrizione	Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante per sanzioni amministrative	Fondo svalutazione crediti specifico per sanzioni amministrative	Totale altri crediti per sanzioni amministrative - iscritti nell'attivo circolante al netto del fondo di svalutazione specifico
Valore di inizio esercizio	3.028.358	(2.608.111)	420.247
Variazione nell'esercizio	810.277	(705.045)	105.232
Valore di fine esercizio	3.838.635	(3.313.156)	525.479

- è iscritto un credito di € 104.782, vantato nei confronti del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, relativo all'istanza n.4/2022 presentata in data 4/01/2022, ai fine della richiesta di rimborso del Bonus trasporti previsto dal Decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, recante "Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina".
- I crediti "Diversi" comprendono le seguenti voci:

Descrizione	anno 2022
Dotazione borse	1.807
Retribuzioni c/arrotondamenti	62
Crediti v/Enti Previdenziali e Assistenziali INAIL	83.680
Crediti v/altri Enti Territoriali – ristoro servizio scolastico San Pietro Mosezzo - decreto n.58 del 07/04/2021 Ministero delle Infrastrutture come modificato dal n.82/2021	4.084
Depositi cauzionali in denaro	4.470
Crediti per risarcimenti danni	1.500
Anticipi a fornitori	75
Note di credito da ricevere	5.465
Merci da ricevere	1.888
Altri crediti diversi	5.167
Totale	108.198

Il credito per risarcimento danni, per € 1.500, è relativo ai rimborsi assicurativi per sinistri attivi già in fase di liquidazione definitiva del danno.

Non risultano crediti con durata superiore ai cinque anni.

Tutti i crediti sono di origine nazionale.

Disponibilità liquide C IV.

Le disponibilità liquide figurano all'attivo patrimoniale per un ammontare di € 1.028.744.

I dati sulla movimentazione dell'esercizio sono di seguito evidenziati.

Analisi delle variazioni delle disponibilità liquide (prospetto)

Descrizione	Depositi bancari e postali	Assegni	Denaro e altri valori in cassa	Totale disponibilità liquide
Valore di inizio esercizio	1.510.009	0	22.925	1.532.934
Variazioni nell'esercizio	(501.584)	0	(2.606)	(504.190)
Valore di fine esercizio	1.008.425	0	20.319	1.028.744

Ratei e risconti attivi

I ratei attivi figurano in bilancio per un importo di € 1.498, l'anno precedente ammontavano a € 857. Il loro ammontare si riferisce esclusivamente alla quota dell'onere per la mensa addebitato ai dipendenti per i pasti del mese di dicembre 2022.

I risconti attivi figurano in bilancio per un importo pari a € 45.851, a fronte di un importo di € 49.035 registrato al termine del precedente esercizio.

Analisi delle variazioni dei ratei e risconti (prospetto)

Descrizione	Ratei attivi	Altri risconti attivi	Totale ratei e risconti attivi
Valore di inizio esercizio	857	49.035	49.892
Variazioni nell'esercizio	641	(3.184)	(2.543)
Valore di fine esercizio	1.498	45.851	47.349

Composizione dei risconti attivi

Descrizione	Importo
Abbonamenti a riviste e pubblicazioni	146
Tassa possesso autoveicoli	3.327
Noleggio autovettura aziendale e noleggio stampanti	1.171
Altri risconti pluriennali – maxicanone di leasing 01/01/2023 – 31/08/2025	9.867
Altri risconti pluriennali – maxicanone di leasing 01/01/2023 – 15/11/2024	6.244
Altri risconti pluriennali – maxicanone noleggio autovettura aziendale 01/01/2023 – 12/07/2025	6.743
Quota di competenza 2023 – Abbonamenti rilasciati nel 2022 in omaggio ai dipendenti e pensionati	10.359
Consulenza amministrativa per personale, contratti e tecniche	192
Canone manutenzione in abbonamento hardware e software	5.188
Altri costi pluriennali - Canone manutenzione in abbonamento hardware e software	1.665
Interrogazioni economiche finanziarie su aziende	411
Altri	538
Totale	45.851

Patrimonio netto

Il patrimonio netto esistente alla chiusura dell'esercizio è pari a € 1.374.552, nel prospetto riportato di seguito viene evidenziata la movimentazione subita durante l'esercizio dalle singole poste che lo compongono.

Analisi delle variazioni nelle voci di patrimonio netto (prospetto)

Descrizione	Capitale	Riserva legale	Riserve statutarie	Varie altre riserve – Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi (Totale)	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) dell'esercizio	Totale patrimonio netto
Valore di inizio esercizio	2.046.400	17.258	15.704	4	(499.158)	68.469	1.648.677
Destinazione del risultato dell'esercizio precedente							
Attribuzione di dividendi							
Altre destinazioni		3.424	6.847		58.198	(68.469)	0
Altre variazioni							
Incrementi							
Decrementi							
Riclassifiche							
Risultato dell'esercizio						(274.125)	(274.125)
Valore di fine esercizio	2.046.400	20.682	22.551	4	(440.960)	(274.125)	1.374.552

Origine, possibilità di utilizzo e distribuibilità delle voci di patrimonio netto (prospetto)

	Importo	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni nei tre precedenti esercizi	
				Per copertura perdite	Per altre ragioni
Capitale sociale	2.046.400			(4.912.600)	
Riserva Legale	20.682	B	20.682	(29.460)	
Riserve statutarie	22.551	B	22.551		
Utili e perdite a nuovo	(440.960)	-	0		
Varie altre riserve	4				
Totale	1.648.677		0	(4.942.060)	
Residua quota distribuibile			0		

Legenda:

A: per aumento di capitale
 B: per copertura perdite
 C: per distribuzione ai soci

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2022 il capitale sociale ammonta a € 2.046.400 è interamente versato ed è diviso in n. 40.928 azioni ordinarie da € 50 nominali cadauna.

Fondi per rischi ed oneri

Il fondo per rischi ed oneri al 31/12/2021 era pari a € 177.107, a fine anno 2022 è pari a € 195.100.

Di seguito vengono evidenziate le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio 2022.

Analisi delle variazioni dei fondi per rischi e oneri (prospetto)

Descrizione	Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili	Fondo per imposte anche differite	Strumenti finanziari derivati passivi	Altri fondi	Totale fondi per rischi ed oneri
Valore di inizio esercizio				177.107	177.107
Variazioni nell'esercizio					
Accantonamento nell'esercizio	0	0	0	130.000	130.000
Utilizzo nell'esercizio				(112.007)	(112.007)
Altre variazioni					
Totale variazioni				17.993	17.993
Valore di fine esercizio				195.100	195.100

L'accantonamento effettuato alla fine dell'anno precedente, pari a complessivi € 177.107 al 31/12/2021, comprendeva:

1. per € 19.000 l'importo delle franchigie assicurative non ancora liquidate in via definitiva dalla Compagnia. Nel corso dell'anno 2022 sono state liquidate franchigie per € 5.070, mentre al 31/12/2022,

nessun importo è stato accantonato a tale titolo;

2. per € 93.310 la stima della copertura economica per l'anno 2021 degli oneri derivanti dall'eventuale firma dell'ipotesi di accordo contrattuale di rinnovo CCNL Autoferrotranvieri che è avvenuta nel corso del 2022 e pertanto ha comportato l'utilizzo del fondo per € 41.740;
3. per € 64.797 quale somma residua del contributo "Città Alto Inquinamento" da utilizzarsi in futuro per spese rientranti nel progetto; al 31/12/2022 tale importo è inserito alla voce: "E – Ratei e risconti passivi" (dettaglio a pag.33)

Al 31/12/2022, il fondo ammonta ad € 195.100 ed è così costituito:

- € 13.930 relativo a franchigie assicurative non ancora liquidate in via definitiva dalla Compagnia;
- € 51.170 in relazione alla copertura economica degli oneri derivanti dalla firma dell'accordo contrattuale di rinnovo CCNL Autoferrotranvieri;
- € 130.000, importo relativo all'accantonamento al fondo effettuato al 31/12/2022, in considerazione della bozza di accordo aziendale per il riconoscimento dell'indennità ferie pregresse da contratto nazionale, quota stimata per gli anni pregressi da liquidarsi al personale dipendente a seguito della firma tra le parti del documento definitivo.

Trattamento di Fine Rapporto

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto tra le passività per complessivi € 1.135.252 già al netto della quota dello 0,5% che l'Azienda è tenuta a versare all'INPS in forza della Legge 297/82.

Le utilizzazioni e gli accantonamenti operati nel corso dell'esercizio trovano sintesi nel prospetto sotto riportato.

Analisi delle variazioni del trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato (prospetto)

Descrizione	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
-------------	--

Valore di inizio esercizio	1.445.518
Variazioni nell'esercizio	
Accantonamento nell'esercizio	124.048
Utilizzo nell'esercizio	(416.424)
Altre variazioni	(17.890)
Totale variazioni	(434.314)
Valore di fine esercizio	1.135.252

E' opportuno ricordare che la legge finanziaria 2007 ha introdotto la normativa relativa all'esercizio della scelta dei dipendenti circa la destinazione delle future quote di TFR, come disciplinata dal D.Lgs 5 dicembre 2005 n. 252. Pertanto, nell'anno 2020, come già avvenuto in precedenza a partire dal mese di luglio 2007, la quota di TFR maturata è stata versata direttamente al fondo di Tesoreria gestito dall'INPS o ai fondi complementari, così come la quota riferita allo 0,5 % della Legge 297/82, sulla base delle scelte comunicate dai dipendenti e le relative quote non sono pertanto transitate dal fondo TFR aziendale.

Debiti

I debiti in essere al 31/12/2022 risultano determinati in € 9.462.826. Le informazioni riguardanti le variazioni subite dalla voce in oggetto sono contenute nel prospetto seguente.

Analisi delle variazioni e della scadenza dei debiti (prospetto)

Descrizione	Debiti verso banche	Debiti verso fornitori	Debiti verso collegate	Debiti verso controllanti	Debiti tributari	Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	Altri debiti	Totale debiti
Valore di inizio esercizio	7.749.484	924.474	0	195.030	309.717	396.410	1.242.586	10.817.701
Variazione nell'esercizio	(1.055.863)	122.495	0	(150.592)	(23.780)	8.315	(255.450)	(1.354.875)
Valore di fine esercizio	6.693.621	1.046.969	0	44.438	285.937	404.725	987.136	9.462.826
Quota di durata superiore a 5 anni	584.778	0	0	0	0	0	0	584.778

Debiti verso Banche – Passivo D 4)

L'importo dei debiti verso banche è costituito dalle seguenti voci, per le quali è stata richiesta per l'anno 2020 e per l'anno 2021 la moratoria spettante ai sensi del decreto n.18 del 17/03/2020 "Cura Italia":

- euro 366.190 quale debito residuo di un mutuo, della durata di 10 anni, stipulato in data 21/01/2015 per l'importo di € 750.000 ed il cui piano di ammortamento è decorso dal 1/7/2015; la nuova scadenza del contratto è al 30/06/2027;
- euro 1.581.061 quale debito residuo di un mutuo, della durata di 10 anni, stipulato in data 16/07/2018 per l'importo di € 2.000.000, la nuova scadenza del contratto è al 30/09/2030, la quota oltre i cinque anni è pari a € 584.778;

L'importo dei debiti verso banche è costituito altresì dalle seguenti voci, per le quali è stata richiesto nell'anno 2020 il rifinanziamento di cui all'art.13, comma 1, lettera c), del decreto legge 8 aprile 2020 n.23 (Decreto Liquidità):

- è stato contemporaneamente: estinto un mutuo, della durata di 3 anni, stipulato in data 03/04/2019 per l'importo di € 300.000 e rifinanziato con l'accensione di un mutuo di € 600.000, garantito dal Fondo di Garanzia, della durata di 72 mesi, stipulato in data 22/12/2020; capitale residuo al 31/12/2022 pari a € 441.038;
- è stato contemporaneamente: estinto un mutuo, della durata di 5 anni, stipulato in data 17/06/2019 per l'importo di € 500.000 e rifinanziato con l'accensione di un mutuo di € 1.000.000, garantito dal Fondo di Garanzia, della durata di 84 mesi, stipulato in data 29/07/2020; capitale residuo al 31/12/2022 pari a € 790.544.
- è stato contemporaneamente: estinto un mutuo, della durata di 12 mesi, stipulato in data 30/10/2019 per l'importo di € 500.000 e rifinanziato con l'accensione di un mutuo di € 1.130.000, garantito dal Fondo di Garanzia, della durata di 72 mesi, stipulato in data 08/09/2020; capitale residuo al 31/12/2022 pari a € 858.774;
- sono stati contemporaneamente: estinti due mutui, rispettivamente della durata di 2 e 12 anni, stipulati in data 07/11/2019 ed in data 29/06/2010, per l'importo di € 150.000 e per l'importo di € 2.150.000 e rifinanziati con l'accensione di un mutuo di € 850.000, garantito dal Fondo di Garanzia, della durata di 72 mesi, stipulato in data 25/09/2020; capitale residuo al 31/12/2022 pari a € 627.883;
- sono stati contemporaneamente: estinti due mutui della durata di 5 anni, stipulati nel 2017, per l'importo di € 300.000 e per l'importo di € 1.300.000 e rifinanziati con l'accensione di un mutuo di € 1.200.000, garantito dal Fondo di Garanzia, della durata di 72 mesi, stipulato in data 06/04/2021; capitale residuo al

31/12/2022 pari a € 1.045.149.

Di seguito si fornisce il dettaglio dell'ammontare esigibile entro i prossimi 12 mesi:

Descrizione	Entro 12 mesi	Oltre 12 mesi	Di cui oltre 5 anni	Totale
Mutuo stipulato nel 2015	77.053	289.137	0	366.190
Mutuo stipulato luglio 2018	192.294	1.388.767	584.778	1.581.061
Mutuo stipulato luglio 2020	161.734	628.810	0	790.544
Mutuo stipulato settembre 2020	168.738	459.144	0	627.882
Mutuo stipulato settembre 2020	222.285	636.489	0	858.774
Mutuo stipulato dicembre 2020	107.898	333.140	0	441.038
Mutuo stipulato aprile 2021	235.197	809.951	0	1.045.148
Totale	1.165.199	4.545.438	584.778	5.710.637

- Al 31/12/2022 risulta un debito verso banche per € 982.984, per utilizzo delle aperture di credito concesse da due istituti bancari.

Debiti verso fornitori – Passivo D 7)

La voce in oggetto ha subito nel corso dell'esercizio un aumento pari a € 122.495, passando da € 924.474 del bilancio 2021 a € 1.046.969 di fine 2022. In particolare, la presente posta accoglie un importo di € 365.262 per fatture da ricevere ed un importo di € 681.707 per debiti commerciali verso fornitori vari.

Debiti verso controllanti – Passivo D 11)

I debiti verso controllanti al 31 dicembre dell'esercizio precedente ammontavano a € 195.030, a fine esercizio 2022, risultano pari a € 44.438, con una variazione in diminuzione di € 150.592.

Di seguito si evidenziano la composizione e le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio:

Descrizione	Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
Debiti per incassi dei corrispettivi della sosta a pagamento su suolo pubblico ed in strutture dedicate – saldo anno 2014	195.000	0	(195.000)

Quota interessi su rateizzazione del debito 2014 (competenza 2022)	0	1.320	1.320
Quota interessi su rateizzazione del debito 2014 (competenza 2021)	30	0	(30)
Altri	0	43.118	43.118
Totale	195.030	44.438	(150.592)

La Giunta Comunale, con deliberazione n.503 del 27/11/2018, ha concesso a SUN S.p.A. il pagamento rateizzato del debito, ancora esistente al 31/12/2017, di € 923.538 per gli incassi derivanti dalla sosta a pagamento effettuati nel 4° trimestre 2014, nel seguente modo: un anticipo di € 143.358 entro il 31/12/2018, pagato in data 13/12/2018, ed € 780.000 in 48 rate mensili da 16.250 a partire da gennaio 2019, finora regolarmente pagate a scadenza, pertanto con una variazione in diminuzione di € 195.000 per l'anno 2022 il debito risulta estinto al 31/12/2022.

Si rileva inoltre che i debiti verso controllanti di natura commerciale sono stati evidenziati alla voce debiti verso fornitori D 7) .b ed il saldo al 31 dicembre 2022 è pari a zero, mentre al termine del precedente esercizio, era pari a 1200 € . La voce "Altri", per l'importo complessivo di € 43.118, è relativa a note di credito da emettere per servizi scolastici svolti nell'anno 2022.

Debiti Tributari – Passivo D 12)

I debiti tributari, pari a € 285.937, comprendono prevalentemente, tra gli altri di minore entità, le competenze relative all'IRPEF del personale per € 224.789, l'imposta sostitutiva su TFR per € 38.116 ed il debito per IVA da versare a saldo per € 22.830.

Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale – Passivo D 13)

La composizione dei debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale è la seguente:

Descrizione	Entro 12 mesi
Contributi INPS	215.677
Contributi INPS gestione separata	3.808

INPS – programma esodo anticipato	1.522
INAIL da versare	1.226
INPS per versamento TFR	22.577
INPS per ferie e competenze non godute	123.161
Fondi di Previdenza Complementare	36.754
Totale	404.725

Altri debiti – Passivo D 14)

La composizione della voce “Altri debiti” al 31 dicembre 2022 è la seguente:

Descrizione	Importo
Verso il personale:	
- per retribuzioni	240.615
- per TFR da liquidare	120.238
- per ferie e altre competenze non godute	410.649
Verso amministratori per emolumenti	2.370
Verso altri Enti Territoriali	42.885
Verso la Regione	106.353
Per ritenute sindacali, assicurative, CRAL, cessione V° stipendio	8.714
Franchigie assicurative su danni liquidati a terzi	20.180
Depositi cauzionali da utenti ed altri	19.350
Note di credito da emettere	454
Ruoli in corso di definizione	7.068
Altri debiti diversi	8.260
Totale	987.136

Nel prospetto di dettaglio, per € 106.353 è evidenziato il debito verso la Regione Piemonte per l'eventuale restituzione di una quota del contributo erogato nel 2005 per l'acquisto dell'autobus aziendale matricola n.015, andato distrutto nell'incendio avvenuto in data 16/03/2008. Infatti, poiché la legge di finanziamento regionale per

l'acquisto degli autobus prevede per gli stessi, immatricolati extraurbani, un periodo di inalienabilità di 10 anni che alla data del sinistro non erano decorsi, si è provveduto all'iscrizione del corrispondente debito residuo in attesa di ricevere dalla Regione Piemonte un provvedimento definitivo in merito.

In particolare, la voce Debiti verso altri Enti Territoriali accoglie il debito, pari complessivamente a € 42.885, per disavanzi pregressi anticipati dai Comuni Collegati, costituito da quote costanti già liquidate dalla Regione Piemonte annualmente dall'anno 2002 al 2014 a SUN S.p.A. ai sensi della legge 472/99 con riferimento ai fondi di ripiano delle perdite pregresse relative all'esercizio 1997, in 13 quote costanti annuali.

Per i debiti assistiti da garanzie reali o con durata superiore ai 5 anni, si rinvia al paragrafo relativo ai debiti verso banche a pag. 29 ed al paragrafo relativo ai conti d'ordine a pag. 34

I debiti hanno origine nazionale, ad esclusione dei debiti riferiti a due fornitori comunitari per l'acquisto di carburante e la manutenzione degli autobus, i cui importi a fine esercizio ammontano rispettivamente a € 3.292 e € 37.822; oltre ad un fornitore di software di San Marino per un importo pari a € 3.300.

Ratei e risconti passivi

I ratei e risconti passivi figurano in bilancio per un importo pari a € 2.551.807. Le variazioni avvenute nell'esercizio e la composizione delle voci sono sintetizzate negli schemi seguenti.

Analisi delle variazioni dei ratei e risconti passivi (prospetto)

Descrizione	Ratei passivi	Altri risconti passivi	Totale ratei e risconti passivi
Valore di inizio esercizio	16.096	144.138	160.234
Variazioni nell'esercizio	18.921	2.372.652	2.391.573
Valore di fine esercizio	35.017	2.516.790	2.551.807

Al 31/12/2021 risulta iscritto l'importo di € 16.096 alla voce ratei passivi, mentre a fine anno 2022 tale importo è pari a € 35.017; entrambi sono in prevalenza relativi a quote di interessi passivi verso banche, di competenza

dell'anno, che tuttavia vengono addebitate successivamente alla chiusura dell'esercizio. I risconti passivi per complessivi € 2.516.790 comprendono:

- € 395.564 sono relativi alla quota di competenza dell'anno 2023 dei titoli di viaggio rilasciati nel 2022, la variazione in aumento di € 251.426, come per l'anno 2021, è da mettere in stretta correlazione con l'andamento dei mancati introiti da traffico per effetto dell'emergenza pandemica;
- L'importo dei risconti pluriennali, pari complessivamente a € 2.121.226, è relativo: per € 1.444.436 ai contributi in c/ investimenti erogati a titolo di anticipazione all'80% da Banca Sistema a seguito dell'operazione di cessione pro-soluto del credito vantato nei confronti del Ministero Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ai sensi dell'art.7, c.1, lett. A del D.D. n.175 del 22/06/2021, la cui spese per investimenti verrà effettuata nell'anno 2023 e successivi, a seguito dell'avanzamento del progetto "Città Alto Inquinamento"; per € 676.790 all'anticipo erogato dal Ministero a dicembre 2022 con riferimento ai fondi assegnati PNRR per il rinnovo delle flotte e delle relative infrastrutture.

Conti d'ordine

Impegni e rischi

A seguito dell'abrogazione del comma 3 dell'art.2424, non è più previsto l'obbligo di indicare i conti d'ordine in calce allo stato patrimoniale, ove, fino al 31/12/2015, erano iscritti per memoria i beni ed i valori di terzi giacenti presso l'Azienda e gli impegni assunti da terzi a favore della stessa. Ai sensi dell'art. 2427, comma 1, n.9, di seguito si forniscono le informazioni richieste e si evidenziano le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio.

Variazioni nei Conti d'Ordine

Descrizione	Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
1) Polizze fideiussorie e fideiussioni bancarie ricevute da terzi	2.038.689	657.572	1.381.117
2) Impegni per garanzie prestate da terzi a ns. favore	644.960	644.960	0
3) Ipoteche di primo grado su immobili	5.800.000	5.800.000	0

4) Ipotecche di primo grado su mezzi mobili registrati	4.878.352	4.878.352	0
5) Impegni c/ canoni di leasing	250.902	384.471	(133.569)
Totale	13.612.903	12.365.355	1.247.548

La voce "Impegni per garanzie prestate da terzi a ns favore" per complessivi € 644.960 comprende, tra le altre di minore entità:

- per € 13.950 l'importo relativo alla polizza fideiussoria rilasciata a favore del Comune di Novara quale cauzione definitiva a garanzia del corretto espletamento del servizio di trasporto scolastico per il periodo 01/09/2021 – 31/08/2024;
- per € 7.500 l'importo relativo alla fideiussione bancaria rilasciata a favore di Trenitalia quale cauzione definitiva a garanzia del corretto espletamento degli obblighi contrattuali derivanti dalla vendita dei biglietti ferroviari;
- per € 8.000 l'importo relativo alla fideiussione bancaria rilasciata a favore di Nord Ovest Parcheggi Srl quale cauzione definitiva a garanzia del corretto espletamento degli obblighi contrattuali derivanti dallo svolgimento del servizio "linea circolare festiva C";
- per € 12.715 l'importo relativo alla fideiussione bancaria rilasciata a favore del Comune di San Pietro Mosezzo quale cauzione definitiva a garanzia del corretto espletamento del servizio di trasporto scolastico per gli anni scolastici 2019/2020 e 2020/2021;
- per € 602.795 l'importo relativo alla polizza fideiussoria rilasciata da Elba Assicurazioni a favore della Regione Piemonte, a seguito dell'assegnazione del contributo al 60% per investimenti, a garanzia del rispetto degli impegni presi dall'Azienda in relazione al "Progetto Bigliettazione Integrata Piemonte (BIP)".

Alla voce "Ipotecche di primo grado su immobili" è iscritto:

- l'importo di € 1.800.000, a titolo di ipoteca volontaria sull'immobile di proprietà di via generali 23 a Novara, a garanzia della concessione del mutuo per investimenti erogato dalla Banca Popolare di Milano nel 2015.
- l'importo di € 4.000.000, a titolo di ipoteca volontaria sull'immobile di proprietà di via generali 25 a Novara, a garanzia della concessione del mutuo per investimenti erogato dal Banco Popolare di Milano nel 2018.

Alla voce "Ipotecche di primo grado su beni mobili registrati" è iscritto:

l'importo di € 1.196.700, l'importo di € 1.150.000, l'importo di € 158.503, l'importo di € 399.000, l'importo di €

1.110.000, l'importo di € 864.150 sono relativi rispettivamente al valore d'acquisto di n.6, n.5, n.1, n.2, n.3 e n.7 autobus, per un totale complessivo di n.16 autobus contribuiti al 100%, n.1 autobus contribuito al 60% e n.7 autobus contribuiti al 50%. Tali importi corrispondono al valore nominale delle ipoteche di primo grado costituite a favore della Regione Piemonte per il periodo di inalienabilità, pari a 8 anni, degli autobus 12 metri immatricolati a settembre 2013, degli autobus 15 metri immatricolati a gennaio 2014, dell'autobus 12 metri immatricolato a settembre 2015, degli autobus 12 metri immatricolati a giugno 2016, degli autobus 12 metri 100% elettrici immatricolati a novembre 2017 e degli autobus 12 metri immatricolati a luglio 2019, a garanzia della corretta assunzione e rispetto degli obblighi previsti in materia di erogazione di contributi regionali in conto investimenti. Infine per € 250.902 sono evidenziati gli impegni futuri, in termini di canoni da liquidarsi in relazione a tre contratti di leasing stipulati a settembre 2018, a novembre 2019 e gennaio 2020 per la locazione finanziaria di tre autobus da turismo.

INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO

Il conto economico relativo all'esercizio chiuso al 31/12/2022, evidenzia una perdita d'esercizio pari a € 274.125, mentre l'esercizio 2021 chiudeva in utile per € 68.469.

Valore della produzione

Il valore della produzione chiude con una variazione in aumento di circa € 712.398 (+5.8%), attestandosi a € 12.978.690 contro gli 12.266.292 euro dell'anno 2021.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni – A 1 a)

Di seguito vengono presentati i dati di sintesi relativi alla composizione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni, suddivisi per categorie di attività.

(1- Ricavi – a) delle vendite e delle prestazioni)

Descrizione	Importo 2022	Importo 2021	Importo Variazione	Variazione %
Contratto di servizio T.P.L.	6.128.313	6.065.774	62.539	1.03%
Biglietti urbani	610.729	555.054	55.675	10.03%
Abbonamenti urbani	813.975	563.559	250.416	44.43%
Totale biglietti ed abbonamenti urbani	1.424.704	1.118.613	306.091	27.36%
Biglietti extraurbani	248.705	262.190	(13.485)	(5.14%)
Abbonamenti extraurbani	528.940	370.576	158.364	42.73%
Totale biglietti ed abbonamenti extraurbani	777.645	632.766	144.879	22.9%
Servizi speciali (noleggio autobus con conducente)	855.708	389.950	465.758	119.44%
Servizi scolastici	122.952	125.611	(2.659)	(2.12%)
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	9.309.322	8.332.714	976.608	11.72%

La voce "contratto di servizio per TPL" accoglie le competenze contrattuali, previste per l'anno 2022, per lo svolgimento del servizio di trasporto pubblico di persone della Conurbazione di Novara, pari complessivamente a € 6.128.313, di cui € 27.467 relativi ai servizi aggiuntivi per emergenza COVID-19, le stesse sono da raffrontarsi al corrispettivo dell'anno 2021 per € 6.065.774, con una variazione positiva pari a 62.539 euro (+1.03%). Il corrispettivo contrattuale per l'anno 2022, come per il 2021, risulta essere determinato secondo le modalità concordate tra le parti nel piano di risanamento per gli anni 2013/2015, pertanto in € 2,446/km. con adeguamento ISTAT al tasso di inflazione programmata determinato all'inizio di ogni anno contrattuale.

Le tariffe dei biglietti, sia urbani che extraurbani, non sono state modificate rispetto a quelle applicate nel corso del precedente esercizio. Tuttavia, è necessario evidenziare che la tariffa degli abbonamenti di tipologia urbana ha subito una variazione in termini di modalità di utilizzo e prezzo dal gennaio 2020; pertanto l'esercizio 2022, pur essendo immediatamente confrontabile con il precedente, come si è argomentato nella relazione sulla gestione, non è possibile verificare, in tempi di emergenza da COVID-19, i risultati dell'applicazione del nuovo tariffario. A

consuntivo si riscontrano pertanto le variazioni positive in dettaglio in tabella, legate soprattutto all'andamento della pandemia. Si precisa che il mancato introito dalla vendita di titoli di viaggio per l'anno 2022, rispetto alla media degli introiti registrati negli anni 2018 e 2019, calcolato in base al metodo dell'Osservatorio TPL per il ristoro ai sensi dell'art.200 del D.L. 34/2020, è stimabile in circa € 950.000 di competenza al 31/12/2022. Alla data odierna, non vi è ancora certezza delle risorse che verranno assegnate alle Aziende a titolo di ristoro per l'anno 2022.

Si rimanda alla relazione sulla gestione per i dettagli della variazione dei ricavi delle vendite ed al paragrafo dei contributi in conto esercizio iscritti ed erogati al 31/12/2022, pag.42 della presente nota integrativa.

Ricavi da copertura di costi sociali – A 1 b)

Nell'anno 2022 la voce è pari a € 4.985, nell'esercizio precedente era pari a € 4.106.

L'importo rappresenta esclusivamente l'integrazione tariffaria dovuta in relazione al servizio di trasporto scolastico destinato solo agli studenti delle scuole secondarie di 1° grado che utilizzano le linee di trasporto pubblico urbane SUN, esclusivamente per il percorso da casa a scuola e ritorno, con le modalità stabilite dal Comune di Novara e previa apposita autorizzazione nominativa rilasciata dallo stesso.

Non vi sono altri ricavi iscritti a titolo di copertura di costi sociali, infatti, dall'applicazione del contratto di servizio 2009/2014, risolto al 30/06/2013, i contributi regionali previsti per il trasporto gratuito dei disabili e per il trasporto gratuito degli appartenenti alle Forze dell'Ordine sono erogati dalla Regione al Comune di Novara e da quest'ultimo inseriti nell'ambito del corrispettivo contrattuale complessivo dovuto al gestore del TPL.

Gli altri ricavi e proventi di cui alla voce A5 del conto economico si compongono come segue:

Altri ricavi e proventi – A 5

Descrizione	Importo 2022	Importo 2021	Importo Variazione
a) Diversi	1.692.824	2.009.373	(316.549)
b) Corrispettivi	172.845	148.537	24.308
c) Contributi in c/esercizio	1.798.714	1.771.562	27.152
Totale	3.664.383	3.929.472	(265.089)

La voce 5 – Altri ricavi e proventi - a) Diversi

Descrizione	Importo 2022	Importo 2021	Importo Variazione	Variazione %
Vendita materiali di magazzino	2.364	1.126	1.238	109.95%
Vendita orari	1.534	1.514	20	1.32%
Vendita dispositivi elettronici pagamento sosta	37	37	0	0
Vendita biglietti ferroviari	954	1.602	(648)	(40.45%)
Sovrattasse ai passeggeri	1.005.525	1.415.486	(409.961)	(28.96%)
Rimborsi diversi	582.442	226.349	356.093	157.32%
Proventi da investimenti immobiliari	48.963	54.066	(5.103)	(9.44%)
Risarcimenti danni sinistri attivi	26.349	23.023	3.326	14.45%
Risarcimento danni – comprese penali contrattuali	16.029		16.029	100%
Plusvalenze da alienazioni immobilizzazioni	3.000	264.800	(261.800)	(98.87%)
Sopravvenienze attive caratteristiche	5.617	21.258	(15.641)	(73.58%)
Altri ricavi diversi	10	112	(102)	(91.07%)
Totale	1.692.824	2.009.373	(316.549)	(15.75%)

Della voce rimborsi diversi fanno parte, tra gli altri, € 13.185 a fronte del 17% versato dai dipendenti sul costo dei pasti della mensa aziendale; € 23.096 per rimborso accisa sul gasolio per autotrazione anno 2022; € 4.085 il rimborso per permessi retribuiti per incarichi comunali; € 3.253 le spese condominiali degli uffici di via Generali 23, € 1.437 le spese condominiali del fabbricato Autostazione da addebitarsi ai locatari; € 36.298 le spese da addebitarsi al locatario dell'area metano. Il rimanente importo, detratti i crediti d'imposta di cui si argomenterà di seguito, tra gli altri di minore entità, è costituito in prevalenza dai rimborsi per spese di notifica e postali legate alla gestione delle sovratasse ai passeggeri.

Inoltre sono inseriti i seguenti crediti di imposta che sono stati introdotti nell'anno 2022: € 130.228 quale importo complessivo per il consumo di metano del 2°-3°-4° trimestre 2022 ai sensi dei DL 115/2022 (c.d. Aiuti-ter), DL 144/2022 (c.d. Aiuti – ter), DL (c.d. Aiuti quater); per € 162.776 e € 198.357, rispettivamente credito d'imposta anno 2021 e anno 2022, per la formazione 4.0.

Alla voce "Plusvalenze da alienazioni" a fine anno precedente, era inserito l'importo di € 260.000, risultante dalla vendita della partecipazione al 49% nella collegata Nord Ovest Parcheggi Srl, al 31/12/2022 l'importo di € 3.000 riguarda la vendita di 3 autobus di linea da rottamare.

Per comprendere nel dettaglio l'andamento della voce di ricavo "Sovrattasse ai passeggeri", si rimanda ad apposito paragrafo della relazione sulla gestione che tratta la "lotta all'evasione" e quanto evidenziato in seguito in merito all'accantonamento effettuato nell'anno ad apposito fondo di svalutazione dei crediti specifici, ossia derivanti dalle sanzioni non ancora riscosse.

A fine 2022, alla voce "Proventi da investimenti immobiliari" risultano inseriti i canoni di locazione dei locali destinati ad attività commerciali presso il fabbricato dell'Autostazione e degli uffici presso il fabbricato della sede, 1° piano del civico 23, oltre al canone di locazione dell'area metano.

La voce 5 – Altri ricavi e proventi - b) Corrispettivi, pari complessivamente a € 172.845, sono relativi ai canoni pubblicitari corrisposti all'azienda per la concessione degli spazi presenti sugli autobus, sulle paline di fermata, sul sito web, oltreché sui titoli di viaggio e sugli orari aziendali; rispetto all'anno 2021 si registra un aumento di € 24.308.

La voce 5 – Altri ricavi e proventi - c) Contributi in c/esercizio, pari a € 1.798.714, è costituita, come già dettagliatamente evidenziato nel commento alla voce crediti verso lo Stato e verso la Regione Piemonte:

- da € 229.461 per il rimborso, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso la Regione Piemonte e quindi l'Agenzia della Mobilità Piemontese, dei maggiori oneri gravanti sulle aziende di trasporto a fronte degli aumenti salariali previsti dal rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri in base all'accordo del dicembre 2003 con riferimento al 2° biennio economico 2002-2003 del CCNL 2000-2003 (art. 2 CCNL siglato il 20/12/2003 – art. 23, legge 27/02/2004 n.47, importo di competenza 2022. Nel corso dell'anno 2022 sono stati liquidati alcuni importi in acconto come da tabella riassuntiva seguente;
- da € 297.406, per il rimborso, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso la Regione Piemonte e quindi l'Agenzia della Mobilità Piemontese, dei maggiori oneri del personale sostenuti in base all'accordo nazionale del 14/12/2004, quale quota di competenza 2022 per il 1° biennio economico 2004-2005 del CCNL 2004-2007, ai sensi dell'art.11 CCNL siglato il 18/11/2004 – decreto legge 21/02/2005, n.16

convertito nella legge n.58/2005. Nel corso dell'anno 2022 sono stati liquidati alcuni importi in acconto come da tabella riassuntiva seguente;

- da € 241.613, per il rimborso, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso la Regione Piemonte e quindi l'Agenzia della Mobilità Piemontese, dei maggiori oneri sostenuti in base all'accordo del 14/12/2006 e riferiti al 2° biennio economico 2006/2007 del CCNL 2004/2007, ai sensi dell'art.1 comma 1230 della legge 27/12/2006 n.296, di competenza dell'anno 2022. Tale importo è stato stabilito dal piano di riparto delle risorse assegnate dal Ministero dei Trasporti alla Regione nella misura dell'83,62% di quello effettivamente calcolato per l'annualità 2022. Nel corso dell'anno 2022 sono stati liquidati alcuni importi in acconto come da tabella riassuntiva seguente;
- da € 26.078 (competenza dell'anno 2022, pari al 20% dei costi effettivamente sostenuti) per il rimborso, da parte del Ministero del lavoro e della Previdenza Sociale, dei maggiori oneri per indennità di malattia gravanti sulle aziende di trasporto a seguito degli accordi nazionali intervenuti in tema di malattia, ai sensi della legge 23 dicembre 2005, n.266, comma 273. Tali contributi non sono stati liquidati nel corso dell'anno 2022 perché necessitano della pubblicazione di un apposito decreto interministeriale del ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali e successiva circolare INPS per le istruzioni a completamento dell'iter compensativo in F24.

E' inoltre costituita dai seguenti contributi correlati all'emergenza pandemica da COVID-19;

- da € 629.959, quale importo liquidato a saldo dal Ministero, attraverso l'Agenzia della Mobilità Piemontese, a titolo di ristoro al 100% dei mancati introiti da traffico, contributi spettanti ai sensi dell'art.200 D.L. 34/2020.
- da € 250.693, quale stima in via prudenziale (50% della stima complessiva dello spettante per l'anno 2022, al netto di quanto già effettivamente liquidato alla data odierna) dei contributi spettanti ai sensi dell'art.200 D.L. 34/2020 e provvedimenti attuativi conseguenti per il ristoro dei mancati introiti da traffico. Se la stima del valore complessivo del contributo, qualora fosse assegnato a saldo al 100% dal Ministero, circa 500.000 euro, di competenza dell'anno 2022, risultasse corretta, nell'esercizio 2023, si registrerà probabilmente una sopravvenienza attiva di circa 250.000.

Al 31/12/2022, la Società ha iscritto per competenza in bilancio le sovvenzioni, i contributi, gli incarichi retribuiti e comunque tutti i vantaggi economici di cui alla legge 124/2017, art. 1, comma 25, per complessivi € 1.798.714. Tenuto conto della circolare Assonime n.5 del 22/02/2019 e del documento redatto dall'Ordine dei Dottori Commercialisti, "Informativa dei contributi da amministrazioni pubbliche o soggetti a queste equiparati", è stata

redatta la seguente tabella che riporta i dati inerenti a soggetti eroganti, ammontare ricevuto e breve descrizione delle motivazioni annesse al beneficio.

Descrizione	Ente erogatore	Totale contributo assegnato a SUN S.p.A. per l'anno 2022	Somme dichiarate ai fini dell'adempimento della legge n.124/2017	Saldo da erogarsi negli anni successivi al 31/12/2022
Rimborso maggiori oneri CCNL leggi 47/2004 – 58/2005 – 296/2006 – competenza anno 2022	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso Regione Piemonte e Agenzia della Mobilità Piemontese	€ 768.480	€ 762.000	€ 6.480
Rimborso maggiori oneri per indennità di malattia - legge 23 dicembre 2005, n.266, comma 273 - competenza anno 2022	Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale	€ 26.078	€ 0	€ 26.078
Art.200 D. L. 34/2020 – compensazione riduzione ricavi tariffari – competenza 2021	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso Regione Piemonte e Agenzia della Mobilità Piemontese	€ 629.959	€ 0	€ 629.959
Art.200 D. L. 34/2020 – compensazione riduzione ricavi tariffari – saldo competenza 2022	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso Regione Piemonte e Agenzia della Mobilità Piemontese	€ 250.693	€ 0	€ 250.693
Decreto Interministeriale MIT/MEF n.418/2022 e n.460/2022	MIT/MEF e Agenzia della Mobilità Piemontese	€ 123.504	€ 0	€ 123.504
Totale		1.798.714	762.000	1.036.714

L'importo totale dei vantaggi economici effettivamente ricevuti/incassati nell'anno 2022 è pari € 762.000.

Costi della produzione

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci – B 6)

Descrizione	Importo 2022	Importo 2021	Importo Variazione	Variazione %
Carburanti	912.880	667.883	244.997	36.68%
Lubrificanti	22.047	12.886	9.161	71.09%

Pneumatici	59.515	38.421	21.094	54.9%
Ricambi meccanici, elettrici e di carrozzeria	216.254	225.290	(9.036)	(4.02%)
Spese per autobus, autoveicoli, mezzi mobili	6.658	4.416	2.242	50.77%
Altri materiali di manutenzione	23.674	21.541	2.133	9.9%
Documenti di viaggio	20.454	7.180	13.274	184.87%
Vestiaro	39.035	29.449	9.586	32.55%
Acquisti di esercizio non gestiti a magazzino:				
Acquisti di gas metano per autotrazione	880.411	516.605	363.806	70.42%
Cancelleria e stampati	11.920	11.080	840	7.58%
Spese per autobus, autoveicoli, mezzi mobili	23.805	10.264	13.541	131.93%
Acquisti dispositivi di sicurezza	7.707	8.012	(305)	(3.81%)
Altri	7.400	16.379	(8.979)	(54.82%)
Totale costi materie prime e consumo	2.231.760	1.569.406	662.354	42.20%

Costi per servizi – B 7)

Descrizione	Importo 2022	Importo 2021	Importo Variazione	Variazione %
Spese per lavori e manutenzioni	516.256	468.976	47.280	10.08%
Prestazioni professionali	238.218	170.355	67.863	39.84%
Pubblicità promozione e sviluppo	18.209	9.812	8.397	85.58%
Vigilanza, pulizia e simili	120.998	89.569	31.429	35.09%
Comunicazioni	44.402	51.205	(6.803)	(13.28%)
Servizi per il personale	136.262	140.503	(4.241)	(3.02%)
Assicurazioni	406.512	415.362	(8.850)	(2.13%)
Energie	25.362	15.761	9.601	60.92%
Aggio ai rivenditori	74.965	72.168	2.797	3.87%
Servizio di raccolta incassi	2.141	1.932	209	10.82%
Spese per servizi bancari	27.790	21.736	6.054	27.85%

Servizi di noleggio con conducente	77.631	19.443	58.188	299.27%
Servizi di controlleria a bordo autobus	168.956	205.355	(36.399)	(17.72%)
Canoni per progetti in partenariato	166.000	166.000	0	0
Altri	61.912	34.448	27.464	79.72%
Totale costi per servizi	2.085.614	1.886.252	199.362	10.57%

Dall'analisi delle varie poste si registra un generale incremento dei costi inseriti alla voce "Costi per materie prime, di consumo e di merci", a livello complessivo pari a € 662.354 (+42.20%), ed alla voce "Costi per servizi" ove si rileva una variazione in aumento pari a € 199.362 (+10.57%).

Per le considerazioni di dettaglio delle voci più significative, si rimanda ad apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione.

Ai sensi di legge si evidenziano i compensi spettanti alla Società di Revisione Legale pari a € 12.000 per la revisione legale del bilancio civilistico. Si precisa altresì che sono stati affidati i seguenti incarichi aggiuntivi:

- per € 2.000 un incarico aggiuntivo relativo alla revisione del prospetto di riconciliazione dei crediti e debiti reciproci tra il Comune di Novara e SUN S.p.A. al 31/12/2022, predisposto per le finalità previste dall'art. 11, comma 6, del decreto legge 118/2011;
- per € 4.000 un incarico aggiuntivo per la revisione dei prospetti delle spese sostenute nell'anno 2021 e 2022 per attività di formazione del personale dipendente nel settore delle tecnologie previste dal "piano nazionale 4.0" per le finalità previste dall'art.1, commi da 46 a 56, della legge n.205 del 27 dicembre 2017 e dal decreto del 4 maggio 2018 emanato dal Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali.

Costi per godimento beni di terzi – B 8)

La voce "costi per il godimento di beni di terzi" pari a € 185.202, comprende, tra gli altri di minore entità, per € 145.993 i canoni di leasing relativi a quattro autobus da turismo, i cui contratti sono stati stipulati a giugno 2016, a settembre 2018, a novembre 2019, a gennaio 2020 (a fine anno 2021 i canoni erano pari a € 77.980), il noleggio del fotocopiatore, computer, stampanti, il noleggio di panni e vestiario per il personale d'officina per complessivi € 23.810, il noleggio di un'autovettura per € 12.731.

In merito ai contratti di leasing, nel prospetto seguente si evidenziano le informazioni di cui all'art. 2427 c.c.

Descrizione contratti di leasing	Valore attuale rate non scadute	Onere finanziario dell'esercizio (effettivo)	Costo storico del bene	Quota di ammortamento	Fondo di ammortamento	Valore netto di bilancio
Epidemia da Covid-19 - Contratti di leasing per cui è stata concessa la proroga, ai sensi dell'articolo 55 del Decreto Legge 14 agosto 2020, n.104, del termine di sospensione dei pagamenti di cui all'articolo 56. Decreto legge 17 marzo 2020, n.18, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 aprile 2020, n.27:						
<p>contratto di leasing n.PS 1651106 del 06/06/2016 - autobus da turismo – durata 60 mesi dal 06/06/2017 Canone alla firma € 47.600 + n.59 canoni mensili da € 3.291,52+ IVA</p> <p>tasso leasing (nominale) pari al 5,00428%, corrispondente ad un tasso effettivo del 5,12067%</p> <p>Nuova scadenza contrattuale 16/10/2022, nuova durata 71 mesi</p> <p>Prezzo di eventuale acquisto finale: € 23.800 + IVA – Nuovo corrispettivo globale euro 246.551,36 + IVA</p>	0	4.430	238.000			
<p>contratto di leasing n.AT 214597 del 6/12/2019 - autobus da turismo – durata 60 mesi – tasso leasing applicato 2,28% - Nuova durata della locazione 77 mesi</p> <p>Canone alla firma € 16.650 + n.59 canoni mensili da € 2.659 + IVA</p> <p>Prezzo di eventuale acquisto finale: € 1.665 + IVA (valore attuale €1.506) – Corrispettivo totale: € 178.110,51</p>	103.890	2.995	166.500	20.812	62.436	104.064
<p>contratto di leasing n.AT 215431 del 04/02/2020 - autobus da turismo – durata 60 mesi – tasso leasing applicato 2,30% - Nuova durata della locazione 77 mesi</p> <p>Canone alla firma € 7.800 + n.60 canoni mensili da € 1.246 + IVA</p> <p>Prezzo di eventuale acquisto finale: € 780 + IVA (valore attuale € 718,56) – Corrispettivo totale: € 83.546,55</p>	50.969	1.471	78.000	9.750	29.250	48.750
Contratti di leasing che non hanno beneficiato della sopracitata proroga per emergenza COVID-19						
<p>contratto di leasing n.2469662 del 26/09/2018 - autobus da turismo – durata 84 mesi dal 26/10/2018 – tasso leasing applicato TAN 3,6% e TAEG 3,742%</p> <p>Canone alla firma € 25.900 + n.83 canoni mensili da € 3.149,32 + IVA</p> <p>Prezzo di eventuale acquisto finale: € 2.590 + IVA (valore attuale € 2.582)</p>	98.301	4.197	259.000	32.375	161.875	97.125

Costi per il personale – B 9)

Descrizione	Importo 2022	Importo 2021	Importo Variazione	Variazione %
Salari e stipendi	4.693.854	4.501.989	191.865	4.26%
Oneri sociali	1.417.294	1.390.702	26.592	1.91%
Trattamento di fine rapporto	449.370	397.763	51.607	12.97%
Costo del lavoro interinale	19.353	40.402	(21.049)	(52.10%)
Altri costi	12.869	20.978	(8.109)	(38.65%)
Totale costi per il personale	6.592.740	6.351.834	240.906	3.79%

I costi del personale sono aumentati a livello complessivo di circa € 240.906. Tale risultato è stato determinato dall'impossibilità di reintegrare in tempi brevi il personale in quiescenza, stante le condizioni attuali del mercato del lavoro a livello nazionale, ove i conducenti di autobus sono difficili da reperire. L'Azienda ha pertanto dovuto ricorrere ad un maggiore numero di ore lavorate in straordinario, da aggiungersi altresì all'impossibilità di produrre un piano di smaltimento ferie dell'anno, pertanto si è ripristinata la situazione di gestione simile agli anni di pre-emergenza da COVID-19; gestione che ha determinato un onere aggiuntivo al 31/12/2022, di circa € 65.302 per ferie non godute, a fine anno 2021 l'accantonamento era pari a € 31.000.

A quanto sopra è necessario aggiungere gli effetti derivanti dagli aumenti retributivi previsti dal verbale di accordo nazionale di rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri del 10/05/2022, che ha previsto, a decorrere dal mese di luglio 2022, un aumento retributivo mensile al parametro 175 di € 30 più oneri per ogni dipendente.

Numero medio dipendenti

Categoria	Anno 2022	Anno 2021
Dirigenti	1	1
Area Amministrazione e servizi:		
Quadri	2	2
Quadri part time	1	1
Impiegati	16	15
impiegati part – time	1	1
Area Manutenzione, Impianti ed Officina:		
Operai	11	14

Area Esercizio:		
Operai	121	124
Totale	153	158

Altre informazioni

Descrizione	Anno 2022	Anno 2021
Personale in servizio al 31 dicembre	154	156
Forza medio – economica (compreso somministrati)	153	158
Costo medio per agente	43.090	40.201

Ammortamenti e svalutazioni – B10a; B10b) e B10c)

- Gli ammortamenti dell'anno, pari complessivamente a € 704.833 (anno 2021 pari a € 728.780) di cui € 54.774 per immobilizzazioni immateriali ed € 650.060 per immobilizzazioni materiali, registrano una diminuzione di € 23.947 a livello complessivo pari a -3.3% rispetto all'esercizio precedente. Le aliquote di ammortamento applicate non sono state modificate rispetto allo scorso esercizio.

Nel dettaglio delle singole voci si evidenzia che:

- la voce materiale rotabile rappresenta per € 423.162 la posta più significativa degli ammortamenti aziendali, nell'anno 2021 era pari a € 484.889.
- Le altre voci più significative sono rappresentate dall'ammortamento per il fabbricato della sede aziendale (€ 115.559) e per il fabbricato dell'Autostazione (€ 51.627), per l'impianto lavaggio e depurazione realizzati nell'anno 2022 (€ 21.614), per la dotazione autobus (€ 1.447), per l'hardware (€ 8.098), per l'attrezzatura d'officina (€ 4.334), per i mobili e arredi (€ 2.727), per gli autoveicoli di servizio (€ 1.147).

Altre svalutazioni delle immobilizzazioni – B 10 c)

Al 31/12/2022, la voce è pari a zero, come a fine anno precedente.

Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante – B 10 d)

Nell'anno 2022 è stata effettuata una svalutazione pari a € 6.511, l'anno precedente era pari a € 8.090, dei crediti verso clienti, iscritti nell'attivo circolante.

E' stata operata anche una svalutazione dei crediti verso altri (crediti verso utenti per sanzioni amministrative, il cui ricavo è rilevato per competenza nell'anno in cui sono state elevate, non ancora incassate alla data del 31/12/2022), iscritti nell'attivo circolante, pari complessivamente ad € 705.045.

Variazione delle rimanenze di materie prime , sussidiarie, di consumo e merci - B11)

E' stata rilevata una variazione negativa complessiva di € 11.377; nel 2021 era positiva e pari a € 14.196. La gestione del magazzino aziendale risulta peraltro anche per il 2022 in linea con la volontà aziendale di ridurre al minimo indispensabile le scorte di materie prime, valutando attentamente l'ammontare dell'importo di circolante netto impegnato nelle scorte e riducendo parimenti i rischi legati all'obsolescenza del magazzino.

Accantonamenti per rischi - B12)

Per l'anno 2022, come per l'anno 2021, non è stato effettuato alcun accantonamento per rischi.

Altri accantonamenti - B13)

Al 31/12/2022, è stato effettuato un accantonamento al fondo spese future per € 130.000, mentre al 31/12/2021 tale importo era pari a € 89.000.

Oneri diversi di gestione – B14)

Gli oneri diversi di gestione sono costituiti dalle seguenti voci:

Descrizione	Importo
Imposta di bollo e registro	2.260
Tassa possesso autoveicoli	7.018
Diritti per omologazioni revisioni e collaudi	5.219
IMU	35.926

Altre tasse e canoni di concessione	33.288
Compensi Amministratori	36.000
Oneri sociali Amministratori	6.609
Compensi Sindaci	22.880
Compensi organismo di vigilanza	12.429
Spese di rappresentanza	3.663
Abbonamenti editoriali	1.507
Contributi associativi	22.646
Sopravvenienze passive caratteristiche	17.025
Minusvalenze da alienazione	67.470
Oneri di utilità sociale	6.100
Altri oneri e spese diverse	8.307
Totale	288.347

Il Compenso dell'Amministratore Unico è stato determinato dall'Assemblea degli Azionisti in data 18/07/2022, risulta invariato rispetto al compenso precedente deliberato in data 27/06/2014. Si precisa che il compenso fu calcolato nel rispetto di quanto previsto dall'art.6 comma 6 del Decreto Legge 31 maggio 2010 n.78, decreto che fino alla data del 27/06/2014 non aveva ancora trovato applicazione in azienda; in tale data il Socio Unico aveva nominato, previo adeguamento dello statuto aziendale, un Amministratore Unico, cui spettano gli stessi poteri attribuiti al Consiglio di Amministrazione ed un compenso annuo lordo di € 36.000. Lo stesso compenso di € 36.000 era già stato riconosciuto all' Amministratore Unico, in carica dal 1° agosto 2018, nella seduta del 6 settembre 2018.

I compensi del Collegio Sindacale, pari complessivamente a € 22.880, sono stati riconosciuti nella misura prevista dal verbale dell'Assemblea degli Azionisti del 23 gennaio 2018 che li ha nominati; risultano peraltro pari ai compensi riconosciuti dall'Assemblea degli Azionisti del 30 maggio 2016 al precedente Collegio Sindacale, in particolare è previsto un compenso annuo per il presidente del Collegio Sindacale pari a € 10.000 lordi annui e per ciascuno dei due sindaci effettivi pari a € 6.000 lordi annui.

I componenti dell'Organismo di Vigilanza, sono stati nominati dall'Amministratore Unico con deliberazione n.43

del 22/09/2022, la stessa ha riconosciuto, per ciascuno di essi, un compenso annuo lordo di € 4.000.

Proventi e oneri finanziari

La gestione finanziaria al termine del presente esercizio registra un saldo negativo di € 233.643.

A fine anno precedente, come a fine anno 2022 per € 1.320, sono stati registrati interessi ed altri oneri finanziari corrisposti o ricevuti da società controllanti, o collegate. Il Socio Unico Comune di Novara ha comunicato l'importo di € 5.525, quale quota di interessi passivi, di competenza dell'anno 2019 ed annualità pregresse, e gli importi di € 248 e di € 30 di competenza rispettivamente dell'anno 2020 e dell'anno 2021, entrambi derivanti dalla rateizzazione del debito relativo alla restituzione dei proventi della gestione della sosta a pagamento dell'anno 2014, di cui si è già detto in precedenza.

I Proventi finanziari, complessivamente a bilancio per € 4.046, oltre ad altri interessi attivi di minore entità, comprendono per € 928 gli interessi maturati sui conti correnti bancari, per € 3.118 gli interessi sulle sovrattasse ai passeggeri iscritte a ruolo.

Di seguito viene fornito un dettaglio della composizione degli oneri finanziari:

17. Interessi e altri oneri finanziari

Descrizione	Importo 2022	Importo 2021	Variazione
Interessi passivi su mutui	133.562	105.963	27.599
Interessi passivi su anticipazioni bancarie	25.275	17.053	8.222
Interessi passivi verso controllante	1.320	30	1.290
Altri interessi passivi	1.302	0	1.302
Oneri bancari e oneri per fidejussioni	76.230	102.344	(26.114)
Totale	237.689	225.390	12.299

D. Rettifiche di valore di attività finanziarie:

D 18. Rivalutazioni / D 19. Svalutazioni

Nell'anno 2022 non sono stati iscritti importi a titolo di rivalutazioni/svalutazioni delle attività finanziarie.

20. Imposte sul reddito

Al 31/12/2022, il valore delle imposte di competenza da liquidarsi ai fini IRAP è pari a € 23.457, mentre ai fini

IRES è pari a € 9.444, pertanto l'importo complessivo di € 32.901 rappresenta il valore da liquidarsi ai fini della dichiarazione dei redditi 2022. E' necessario tenere presente che il valore complessivo di € 77.742, esposto alla voce "Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate", è comprensivo dell'importo di € 44.841 relativo all'aumento dell'onere di competenza dell'esercizio, corrispondente all'adeguamento delle imposte anticipate calcolate a fine anno.

Riconciliazione tra onere fiscale da bilancio e onere fiscale teorico (IRES)		Esercizio Corrente
Reddito netto ante imposte	A	-196383
Saldo netto delle differenze permanenti negative/positive	B	235.732
Imponibile Fiscale	C=A+B	39.349
Aliquota d'imposta nominale	D	24,00%
Imposte di competenza	(E=C*D)>0	9.444
Aliquota effettiva	F=E/A	-4.81%
Aliquota d'imposta nominale	G=D	24,00%
Effetto delle differenze permanenti	H=B*G/A	-28,81%
Redditi esenti e ROL anni precedenti	I	-514.446
Deduzioni IRAP su IRES	L	-12.274
Costi indeducibili	M	62.202
Altre differenze permanenti negative/positive	N=B+(I+L+M)	762.452
Aliquota effettiva	O=G+H	-4,81%
Riconciliazione tra onere fiscale da bilancio e onere fiscale teorico (IRAP)		Esercizio Corrente
Differenza tra valore e costi della produzione	A	7.471.556
Saldo netto delle differenze permanenti negative/positive	B	-6.913.067
Imponibile Fiscale	C=A+B	558.490
Aliquota d'imposta nominale	D	4,20%
Imposte di competenza	(E=C*D)>0	23.457
Aliquota effettiva	F=E/A	0,31%
Aliquota d'imposta nominale	G=D	4,20%
Effetto delle differenze permanenti	H=B*G/A	-3,89%
Accisa gasolio	I	-514.446
Rimborso oneri CCNL	L	0
Altre differenze permanenti negative/positive	N=(B-I-L)	-6.398.620
Aliquota effettiva	O=G+H	0,31%

Non risultano accertamenti in corso da parte degli Uffici Finanziari. Risultano definiti ai fini delle imposte dirette gli

anni fino al 2016.

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione

Sul piano esogeno possono essere osservati e rilevati i seguenti fatti.

- L'Agencia della Mobilità Piemontese con determinazione n. 907 del Direttore Generale del 13/12/2022, ha provveduto ad impegnare le risorse necessarie alla successiva liquidazione del secondo acconto di competenza 2021 spettante a SUN a titolo di compensazione della riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri, a seguito degli effetti negativi derivanti dall'emergenza epidemiologica, liquidazione avvenuta pertanto in data 23/01/2023 per l'importo di € 463.949, pari al 48% circa del ristoro per mancati ricavi del traffico 2021 calcolato in via definitiva, attraverso l'Osservatorio TPL, per complessivi € 1.104.202, come da comunicazione dell'Agencia del 12/10/2022 prot. n. 0011546.
- In data 31/03/2023, l'Agencia della Mobilità, con deliberazione n.234, avente il seguente oggetto: "SERVIZIO DI TPL - COMUNE DI NOVARA E SUA CONURBAZIONE. afferente ai servizi di TPL del Bacino Nord-Est – conferma in capo all'Operatore Economico SUN S.P.A. dell'imposizione degli obblighi di servizio ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Regolamento CE 1370/2007", proroga gli obblighi di servizio al 30/06/2023; in quanto la Regione Piemonte applicherà l'art.4, paragrafo 4 del regolamento CE n.1370/2007 e quindi nelle more delle gare, prorogherà al 31/12/2026.
- Poiché la Regione Piemonte ha previsto con D.G.R. n.13-6608 del 04/11/2013, l'adeguamento automatico all'inflazione programmata delle tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale, in periodi di inflazione crescente come l'attuale, diversi sono stati i provvedimenti adottati dall'Agencia della Mobilità, da dicembre 2019, in relazione al piano tariffario extraurbano, divenuti per gli altri vettori immediatamente applicabili, non ultimo la deliberazione n.2 dell'Assemblea del 30/03/2023 che ha approvato le tariffe regionali autorizzate dal 1° luglio 2023. Per SUN, gestore di una conurbazione, tale adeguamento non è automatico, ma deve essere deliberato dal Comune di Novara, pertanto in data 13 giugno 2023, la Giunta Comunale, con deliberazione n.332, ha approvato l'aggiornamento del piano tariffario di SUN che entrerà in vigore dal 1° luglio 2023.
- La Conferenza Unificata del 8 giugno 2023 ha sancito l'intesa sullo schema di decreto che definisce i

criteri e le procedure di ripartizione delle risorse ex articolo 1, comma 477, della legge 197 del 29 dicembre 2022 (legge di bilancio) assegnate alle Regioni per la compensazione dei minori ricavi da traffico per il periodo 1° gennaio 2021 – 31 marzo 2022.

Attività di direzione e coordinamento

In ottemperanza al disposto dell'art. 2497- bis, comma 4° del codice civile, si presenta un prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo bilancio approvato dal Comune di Novara che, nel corso dell'anno 2022, ha esercitato sulla nostra società attività di direzione e coordinamento essendone stato sempre l'unico socio.

Prospetto dimostrativo del risultato di amministrazione esercizio 2021				
		Gestione		
		Residui	Competenza	Totale
Fondo cassa al 1° gennaio	(+)			31.170.666,18
Riscossioni	(+)	28.497.760,00	105.741.782,27	134.239.542,27
Pagamenti	(-)	16.282.254,93	109.382.096,48	125.664.351,41
Saldo di cassa al 31 dicembre				39.745.857,04
Pagamenti per azioni esecutive non regolarizzate al 31 dicembre				0,00
Fondo di cassa al 31 dicembre				39.745.857,04
Residui attivi	(+)	27.913.405,38	30.412.890,53	58.326.295,91
<small>Di cui derivanti da accertamenti di tributi effettuati sulla base della stima del dipartimento delle finanze</small>		0,00	0,00	0,00
Residui passivi	(-)	4.934.012,59	15.006.296,38	19.940.308,97
FONDO PLURIENNALE VINCOLATO PER SPESE CORRENTI				3.817.729,11
FONDO PLURIENNALE VINCOLATO PER SPESE IN CONTO CAPITALE				14.162.822,08
RISULTATO DI AMMINISTRAZIONE AL 31 DICEMBRE 2019 (A)				60.151.292,79
Composizione del risultato di amministrazione al 31 dicembre 2020:				
Parte accantonata				
		Fondo perdite società partecipate		631.800,00
		Fondo contenzioso		7.000.000,00
		Altri accantonamenti		5.453.000,00

	Fondo crediti dubbia esigibilità	22.000.000,00
	Totale parte accantonata (B)	35.084.800,00
Parte vincolata		
	Vincoli derivanti da leggi e dai principi contabili	3.533.906,69
	Vincoli derivanti da trasferimenti	3.927.814,21
	Vincoli derivanti dalla contrazione di mutui	1.477.622,53
	Vincoli formalmente attribuiti dall'Ente	0,00
	Altri vincoli	454.000,00
	Totale parte vincolata (C)	9.393.343,43
Parte destinata agli investimenti		
	Totale parte destinata agli investimenti (D)	4.250.116,43
	Totale parte disponibile (E=A-B-C-D)	11.423.032,93
	F) di cui Disavanzo da debito autorizzato e non contratto	0,00

L'azienda, inoltre, ha intrattenuto con le altre società soggette a direzione e coordinamento del Comune di Novara esclusivamente rapporti di natura commerciale per forniture di servizi legati per lo più all'utilizzo dell'acqua e della fognatura, allo smaltimento dei rifiuti e pulizia di aree di proprietà, di tali rapporti con le parti "correlate", si fornisce dettaglio nello schema sotto riportato.

Società	Crediti Commerciali	Debiti Commerciali	Ricavi	Costi
Acqua Novara VCO S.p.A.		1.392		7.543
Albezzano Srl	0	0	0	0
Fondazione Teatro Coccia Onlus	0	0	0	0
Consorzio Area Vasta Basso Novarese	0	0	0	0
Fondazione Castello Visconteo Sforzesco	0	0	0	0
ASSA S.p.A.	0	1.290	0	4.496
Totale	0	2.682	0	12.039

Come previsto dall'art.11 bis del D. Lgs. 118/2011, il Comune di Novara deve predisporre ogni anno il bilancio consolidato del Gruppo Amministrazione Pubblica (GAP) del Comune di Novara, di cui questa società fa parte,

assieme alle parti “correlate” sopra esposte, di seguito si sintetizzano anche le operazioni intrattenute con il Comune di Novara (Controllante) già analizzate in dettaglio nei paragrafi precedenti della presente nota integrativa.

Socio Unico di SUN S.p.A.	Crediti Commerciali / Istituzionali	Debiti Commerciali / Istituzionali	Ricavi	Costi
Comune di Novara – Forniture / Servizi	73.086	43.118	99.439	0
Comune di Novara - Altro	58.831	1.320	4.084	4.049
Totale	131.917	44.438	103.523	4.049

21. Copertura della perdita dell'esercizio

Signor Socio, sottopongo alla Sua approvazione il bilancio d'esercizio riferito alla gestione chiusa al 31 dicembre 2022, dal quale si rileva una perdita di € 274.125, che Le propongo di riportare a nuovo.

Nel ringraziarLa per la fiducia accordatami, La invito quindi ad approvare il bilancio d'esercizio 2022 così come è stato presentato.

Novara, li 13 giugno 2023.

L'Amministratore Unico

Gaetanino D'Aurea (f.to in originale)



SUN S.p.A.

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

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022

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

All'azionista unico della
SUN S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della SUN S.p.A. (la Società) costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2022, dal conto economico, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

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

Richiamo di informativa

Richiamiamo l'attenzione su quanto riportato dall'amministratore unico nella relazione sulla gestione al bilancio d'esercizio del 31 dicembre 2022, al paragrafo "Analisi adozione del presupposto della continuità aziendale" in relazione all'incertezza finanziaria in cui la Società versa ed alle condizioni che hanno permesso l'adozione del presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tale aspetto.

Altri aspetti

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito in nota integrativa i dati essenziali dell'ultimo bilancio dell'ente che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio di SUN S.p.A. non si estende a tali dati.

Responsabilità dell'amministratore unico e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

L'amministratore unico è responsabile per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dallo stesso ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

L'amministratore unico è responsabile per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. L'amministratore unico utilizza il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbia valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbia alternative realistiche a tali scelte.

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

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

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

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

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

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

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

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

L'amministratore unico della SUN S.p.A. è responsabile per la predisposizione della relazione sulla gestione della SUN S.p.A. al 31 dicembre 2022, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della SUN S.p.A. al 31 dicembre 2022 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della SUN S.p.A. al 31 dicembre 2022 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

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

Milano, 6 luglio 2023

BDO Italia S.p.A.

Lelio Bigogno
Socio
(Firmato in originale)

SUN S.p.A.

Società Unipersonale soggetta a direzione e coordinamento del Comune di Novara

Sede in: Via P. Generali, n. 25 - NOVARA 28100 (NO)

Capitale Sociale: 2.046.400 EURO interamente versato

Registro delle imprese di Novara: n. 00123660037

R.E.A. di Novara Nr. 88599

Partita IVA: 01651850032 Codice Fiscale: 00123660037

* * *

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

ALL'ASSEMBLEA DEI SOCI AI SENSI DELL'ART. 2429, COMMA 2, C.C.

* * *

BILANCIO DELL'ESERCIZIO SOCIALE CHIUSO

AL 31 DICEMBRE 2022

* * *

Al Signor Socio di SUN S.p.A.

Premessa

Il collegio sindacale, nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, ha svolto esclusivamente le funzioni previste dagli artt. 2403 e ss. c.c..

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del collegio sindacale di società non quotate emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori commercialisti e degli Esperti contabili, pubblicate a dicembre 2020 e vigenti dal 1° gennaio 2021.

Di tale attività e dei risultati conseguiti Vi portiamo a conoscenza con la presente relazione.

È stato sottoposto al Vostro esame il bilancio d'esercizio della SUN S.p.A. al 31.12.2022, redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione, che evidenzia un risultato d'esercizio negativo di euro 274.125. Il bilancio è stato messo a nostra disposizione, con il nostro assenso, in deroga al termine di cui all'art. 2429 c.c.

Il Collegio sindacale non essendo incaricato della revisione legale, ha svolto sul bilancio le attività di vigilanza previste nella Norma 3.8. delle “Norme di comportamento del collegio sindacale di società non quotate” consistenti in un controllo sintetico complessivo volto a verificare che il bilancio sia stato correttamente redatto. La verifica della rispondenza ai dati contabili spetta, infatti, all’incaricato della revisione legale.

Il soggetto incaricato della revisione legale dei conti BDO Italia S.p.A. ci ha consegnato la propria relazione datata 6 luglio 2023 contenente un giudizio senza modifica con richiamo di informativa.

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale il bilancio d’esercizio al 31.12.2022 rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico e i flussi di cassa della Vostra Società ed è stato redatto in conformità alla normativa che ne disciplina la redazione.

Attività di vigilanza ai sensi degli artt. 2403 e ss. c.c.

Abbiamo vigilato sull’osservanza della legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull’adeguatezza dell’assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Società e sul suo concreto funzionamento.

Abbiamo partecipato alle assemblee dei soci e, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilevato violazioni della legge e dello statuto, né operazioni manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l’integrità del patrimonio sociale.

Abbiamo acquisito dall’organo di amministrazione, nel corso delle riunioni del collegio, e/o attraverso la lettura delle determinate dello stesso, con adeguato anticipo, e anche durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Stante la relativa semplicità dell’organigramma direzionale, le informazioni richieste dall’art. 2381, comma 5, C.C., sono state fornite dall’Amministratore Unico, con periodicità anche superiore al minimo fissato di sei mesi e ciò sia in occasione delle riunioni programmate e delle riunioni dell’organo amministrativo, sia in occasione di accessi dei membri del Collegio Sindacale presso la sede della Società e anche tramite i contatti/flussi informativi telefonici e informatici con l’organo amministrativo; da tutto quanto sopra deriva che lo stesso organo amministrativo ha, nella sostanza e nella forma, rispettato quanto ad esso imposto dalla citata norma.

Abbiamo incontrato il soggetto incaricato della revisione legale dei conti, e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione, anche in riferimento alle precedenti gestioni e sulle varie operazioni societarie che hanno contraddistinto l'esercizio 2022. In particolare, il soggetto incaricato della revisione legale dei conti ha confermato, in più occasioni, la correttezza della gestione contabile e dell'allocazione delle poste di bilancio.

Abbiamo acquisito conoscenza e abbiamo vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e sul suo concreto funzionamento e in ordine alle misure adottate dall'organo amministrativo anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, anche con riferimento ai residuali impatti derivanti dell'emergenza sanitaria dovuta alla pandemia da Covid-19 sui sistemi informatici e telematici, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo incontrato ed acquisito informazioni dall'organismo di vigilanza e non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del modello organizzativo che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Non sono pervenute denunce dai soci *ex art. 2408 c.c.*

Non sono state presentate denunce al Tribunale *ex art. 2409 c.c.*

Nel corso dell'esercizio non sono stati rilasciati dal collegio sindacale pareri previsti dalla legge.

Nel corso dell'esercizio non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15 d.l. n. 118/2021, ovvero ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-*octies* d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14 e non sono pervenute segnalazioni da parte dei creditori pubblici qualificati *ex art. 25-novies* d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14 o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 30-*sexies* d.l. 6 novembre 2021, n. 152, convertito dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, e successive modificazioni.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, corredato dalla relazione di cui all'art. 2428 C.C..

Il bilancio è stato messo a nostra disposizione, con il nostro assenso, in deroga al termine di cui all'art. 2429 c.c.

Il Socio unico, con lettera del 28 giugno 2023, ha rinunciato espressamente ai termini previsti dall'art. 2429 c.c. per il deposito della presente relazione, sollevandoci da qualsiasi contestazione.

Non essendo a noi demandata la revisione legale del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della relazione sulla gestione e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Per quanto a nostra conoscenza, l'amministratore unico, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 5, c.c.

La Società di revisione BDO Italia S.p.A ha rilasciato, in data 6 luglio 2023, la relazione senza modifica con richiamo di informativa ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 39/2010, nella quale si attesta che il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria, del risultato economico e dei flussi di cassa della Società nonché la coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio medesimo.

Il collegio sindacale ritiene comunque opportuno richiamare l'attenzione dell'Azionista sulle condizioni, descritte dall'Organo Amministrativo nella Relazione sulla Gestione, che hanno indotto lo stesso organo all'adozione del presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio.

Osservazioni e proposte in ordine alla approvazione del bilancio

Considerando anche le risultanze dell'attività svolta dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti contenute nella relazione di revisione del bilancio, il Collegio non rileva circostanze ostative all'approvazione del bilancio d'esercizio chiuso il 31 dicembre 2022, così come redatto dall'Amministratore Unico, e non pone obiezioni in merito alla proposta di riporto a nuovo della perdita d'esercizio, formulata dallo stesso Organo Amministrativo, che risulta coerente con le norme di legge e di statuto.

Vi ricordiamo, infine, che con l'approvazione del presente bilancio, chiuso al 31 dicembre 2022, si conclude, per compiuto triennio, il mandato di questo Collegio.

Vi ringraziamo per la fiducia fin qui accordataci e Vi invitiamo a provvedere al rinnovo dell'organo di controllo societario.

Novara, lì 7 luglio 2023

Il Collegio Sindacale

❖ *dott. Mauro Nicola - Presidente del collegio sindacale*

❖ *dott.ssa Paola Dall'Oco - Sindaco effettivo*

❖ *dott. Roberto Drisaldi - Sindaco effettivo*