

2018

Relazione Finanziaria Annuale



Busitalia-Sita Nord S.r.l.
RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2018

Busitalia-Sita Nord S.r.l.

Società con socio unico soggetto alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Capitale Sociale: euro 73.000.000 interamente versato

Sede Legale: Piazza della Croce Rossa, 1 CAP 00161 Roma

Codice Fiscale e Partita IVA: 06473721006

R.E.A.: RM - 969510

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Web *address*: <http://www.fsbusitalia.it>

MISSIONE DELLA SOCIETÀ

Busitalia – Sita Nord S.r.l. è la società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che ha per oggetto l’impianto e/o l’esercizio di servizi di trasporto su strada di persone e cose, sia pubblici che in concessione, sia per conto che nell’interesse dei privati, con l’impiego e l’utilizzo di mezzi di trasporto di proprietà sociale o di terzi, svolgendo a tal fine anche attività di spedizioniere e di autotrasportatore di cose per conto terzi; linee di pubblici trasporti ferroviari, tranviari e/o a fune, nonché il rilievo e la riattivazione delle stesse, attività di noleggio di mezzi di trasporto, propri o di terzi, per viaggi anche nell’ambito di iniziative turistiche, officine meccaniche e di carrozzeria, per l’assistenza tecnica e la riparazioni di mezzi di trasporto in genere, sia di proprietà che di terzi.

In tale ambito, la Società svolge la propria attività in varie aree di *business*, quali il trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano nonché servizi di noleggio turistici.

Il “*core business*” dell’Azienda è rappresentato dalle attività di trasporto pubblico locale su gomma, con specifico riferimento al settore extraurbano, attraverso le proprie sedi operative allocate nella Regione Toscana oltre allo svolgimento dell’attività di trasporto pubblico di persone e cose con qualunque modalità nonché lo svolgimento di tutti i servizi complementari, accessori o comunque connessi alla mobilità pubblica e privata compresa la gestione e la manutenzione di infrastrutture ferroviarie attraverso proprie sedi operative allocate nella Regione Umbria.

Il settore del turismo e dei noleggi rappresenta un’altra significativa linea di *business*, pur se condizionata dai fattori ciclici del settore sia di tipo internazionale che domestico. Questa linea di *business* è principalmente localizzata in Toscana dove è possibile coniugare in via sinergica il potenziale locale rappresentato da importanti città d’arte e poli di attrazione turistica vicini tra di loro.

La missione dell’Azienda si può riassumere per sintesi nella definizione di “soddisfazione del bisogno di trasporto di persone su gomma e ferro, con la migliore qualità”.

L’esperienza acquisita e consolidata in Azienda ha permesso, anche in esito alle significative evoluzioni intervenute nel settore, di sfruttare interessanti prospettive di sviluppo, con espansione del presidio dei processi gestiti, rivolti ai servizi delle aree metropolitane ed all’espansione in segmenti di mercato rispetto a quelli tradizionali, sia attraverso l’acquisizione del controllo di società sia attraverso alleanze od iniziative competitive di rilievo.

ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione:

Presidente	Paolo Colombo
Amministratore Delegato	Stefano Rossi
Consigliere	Orazio Iacono
Consigliere	Francesca Serra
Consigliere	Carolina Lussana

Collegio sindacale

Presidente	Fabio Cassi
Sindaco Effettivo	Silvana Amadori
Sindaco Effettivo	Mauro Marchionni
Sindaco supplente	Barbara Molle
Sindaco supplente	Luca Provaroni

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

Sergio Paglicci

SOCIETÀ DI REVISIONE

KPMG S.p.A. Incarico conferito per il periodo 2017-2019

INDICE

Lettera del Presidente	7
Relazione sulla gestione	9
Legenda e glossario	10
Principali risultati raggiunti nel 2018	12
Principali eventi dell'esercizio	13
Risorse umane	22
Ambiente	28
Clienti	29
Quadro macroeconomico	37
Andamento dei mercati di riferimento	41
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria	46
Fattori di rischio	51
Investimenti	51
Attività di ricerca e sviluppo	52
Andamento economico delle società controllate	53
Azioni proprie	55
Rapporti con parti correlate	55
Altre informazioni	56
Evoluzione prevedibile della gestione	58
Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018	
Prospetti contabili	60
Situazione patrimoniale-finanziaria	61
Conto Economico	62
Conto Economico complessivo	63
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	64
Rendiconto Finanziario	65
Note al bilancio	
1: Premessa	66
2: Criteri di redazione del bilancio	66
3: Principi contabili applicati	67
4: Effetti dell'adozione dell'IFRS 9 e IFRS 15	91
5: Gestione di rischi finanziari	92
6: Immobili, impianti e macchinari	99

7: Investimenti immobiliari	101
8: Attività immateriali	101
9: Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite	103
10: Partecipazioni	104
11: Altre attività non correnti e correnti	107
12: Rimanenze	110
13: Crediti commerciali non correnti e correnti	110
14: Attività finanziarie non correnti e correnti	111
15: Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	112
16: Crediti tributari	112
17: Patrimonio netto	113
18: Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine	114
19: TFR e altri benefici ai dipendenti	116
20: Fondi per rischi ed oneri	117
21: Altre passività non correnti e correnti	118
22: Debiti commerciali non correnti e correnti	119
23: Passività finanziarie non correnti e correnti	120
24: Ricavi delle vendite e delle prestazioni	120
25: Altri proventi	123
26: Costo del personale	124
27: Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	125
28: Costi per servizi	125
29: Costi per godimento beni di terzi	126
30: Altri costi operativi	127
31: Ammortamenti	127
32: Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore	127
33: Proventi finanziari	128
34: Oneri finanziari	128
35: Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate	129
36: Compenso alla Società di Revisione	133
37: Compensi ad Amministratori e Sindaci	133
38: Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	134
39: Parti correlate	135
40: Garanzie e impegni	141
41: Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio	141
42: Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio	143

LETTERA DEL PRESIDENTE

La strategia del gruppo FS, decisa a partire dal 2011, di creare con Busitalia un "campione nazionale" per il TPL su gomma conferma ancora tutta la sua validità, considerando gli attuali rischi ed opportunità nel proprio contesto di riferimento.

Grazie allo sviluppo fin qui attuato, in Italia anche tramite l'accordo di *Joint Venture* con Autoguidovie ed all'estero con l'acquisizione di Qbuzz, Busitalia ha raggiunto e mantiene una solida posizione per affrontare le attuali criticità di mercato ed affrontare gli impegni futuri.

Per criticità si considerano le perduranti resistenze all'apertura del mercato alla concorrenza, l'incertezza sul piano politico e normativo per le procedure di gara, l'ulteriore decremento delle risorse economiche causate dalla crisi di finanza pubblica, la conseguente difficoltà a programmare gli investimenti, i fattori di costo esogeni come l'aumento del costo del carburante e del lavoro.

In questo contesto il mercato del TPL gomma vedrà una evoluzione, attraverso la concentrazione dei servizi fra gli operatori più strutturati e capaci di sostenere le turbolenze e le innovazioni attese.

Busitalia ha in questi anni rafforzato le proprie competenze e raggiunto una dimensione che gli garantiscono stabilità e resilienza per restare protagonista nel mercato nell'orizzonte del nuovo piano industriale.

È qui necessario allora ricordare, anche per trasparenza verso gli *stakeholder*, che i dati della relazione di bilancio che segue descrivono solo una parte della dimensione del "gruppo" Busitalia, e precisamente quelli che riguardano i servizi eserciti nell'extraurbano toscano ed in Umbria.

Il perimetro effettivo del business "TPL gomma" del gruppo Busitalia (ancorché non ancora formalmente racchiuso in un bilancio sub-consolidato) comprende le attività gestite direttamente (qui propriamente rappresentate) a cui si aggiungono quelle delle partecipate, e quindi: ATAF gestioni, Busitalia Veneto, Busitalia Campania, Busitalia Rail Service, i servizi Citysightseeing, Savit (manutenzioni) e Qbuzz.

Gli indicatori della dimensione complessiva del gruppo Busitalia risultano quindi espressi da un fatturato complessivo di circa 624 milioni di euro, realizzato da una produzione di circa 165 milioni bus/km, con circa 3.000 bus (di cui circa 700 in Olanda) e circa 6.800 dipendenti (di cui 4.500 in Italia e 2.300 in Olanda), con un EBITDA margin di circa il 9%.

Gli investimenti nel 2018 sono stati di oltre 95 milioni di euro, ed hanno consentito di ridurre sensibilmente l'anzianità media dei bus, con punte di eccellenza in alcune realtà quale l'urbano di Firenze ed i bacini olandesi, migliorando il livello di servizio e la qualità ambientale (anche con l'impulso verso le innovative modalità di trazione, dall'elettrico all'alimentazione ad idrogeno).

Preme quindi segnalare che, per la gestione di questo complesso *business* diversificato per tipologia e territorio, nel corso del 2018 Busitalia ha rafforzato il proprio sistema di controllo interno, aggiungendo alle funzioni già presenti di Auditing e previsioni del D.lgs. 231/2001 e Legge 262/2005, un presidio anticorruzione, adottando le linee guida Anti Bribery and Corruption (sistema ABC) e integrandole nel sistema normativo e organizzativo.

Poi vanno ricordati, fra i principali eventi del 2018:

- l'attivazione del contratto ponte con la Regione Toscana (nelle more della definizione del contenzioso della gara regionale), a garanzia della stabilità per almeno due anni nella gestione dei servizi, e per i relativi investimenti;

- la vittoria di due importanti gare in Olanda, che assicurano stabilità economica e dimensionale di QBuzz per quasi un decennio;
- l'annuncio della revisione del piano industriale, a seguito del rinnovo del CdA di FS, che conferma la focalizzazione sul trasporto locale nelle strategie di gruppo;
- la conseguente decisione di uscire dal settore *long haul* a mercato;
- le clausole di salvaguardia previste dalla legge di stabilità 2019 che prevedono forti tagli nei trasferimenti a Regioni ed enti locali per il finanziamento del TPL.

Busitalia risulta quindi oggi un operatore TPL europeo multi-modale e multi-bacino che può affrontare le sfide del proprio mercato grazie a vantaggi competitivi derivanti dall'integrazione nel gruppo FS, dalle competenze manageriali, dalla capacità di seguire l'innovazione tecnologica, e dall'efficiente struttura del costo del lavoro.

La competitività nella gestione delle gare TPL, l'innovazione e il futuro della mobilità condivisa Maas (*mobility as a service*), le politiche di sostenibilità e la diffusione dell'elettrico, le politiche di integrazione tariffaria e la dematerializzazione dei titoli di viaggio, la capacità di investimento, sono occasioni che Busitalia può sfruttare per proseguire a consolidare il settore, con lo scopo di offrire servizi di qualità, sostenibili, e alla luce delle possibili crisi legate alla contrazione delle risorse disponibili.

Si conferma quindi lo sviluppo attraverso la partecipazione alle gare TPL, anche in collaborazione con aziende che garantiscono professionalità ed affidabilità nei servizi di mobilità integrata, per la strategia *door-to-door* che abiliti lo *shift* modale per alimentare la mobilità condivisa.

Infine, per quanto riguarda la sostenibilità ambientale, segnaliamo che il gruppo Busitalia, con la partenza del nuovo contratto di QBuzz a Groeningen, avrà una delle flotte di bus elettrici più diffusa d'Europa.

E consideriamo il nostro esempio un punto di riferimento per tutti gli attori dell'ecosistema della mobilità, che riesce ad aggiungere valore sociale ai risultati economici qui rappresentati.



Relazione sulla Gestione

LEGENDA E GLOSSARIO

Di seguito i criteri utilizzati per la determinazione degli indicatori alternativi di *performance* di uso più ricorrente nell'ambito della presente relazione sulla gestione, rispetto a quelli risultanti dagli schemi di bilancio e che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società nonché rappresentativi dei risultati economici e finanziari prodotti dal *business*:

- **Margine Operativo lordo- EBITDA:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è riconducibile alla sola gestione caratteristica. È calcolato come differenza tra i Ricavi operativi e i Costi operativi.
- **Risultato operativo - EBIT:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è calcolato sommando algebricamente all'EBITDA gli Ammortamenti, le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore e gli Accantonamenti.
- **Capitale circolante netto gestionale:** è determinato dalla somma algebrica delle Rimanenze, dei Contratti di costruzione, dei Crediti commerciali correnti e non correnti e dei Debiti commerciali correnti e non correnti.
- **Altre attività nette:** sono determinate quale somma algebrica dei Crediti ed anticipi MEF per contributi, delle Attività per imposte anticipate, delle Altre attività correnti e non correnti e delle Altre passività correnti e non correnti.
- **Capitale circolante:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante netto gestionale e delle Altre attività nette.
- **Capitale immobilizzato netto:** è determinato quale somma delle voci Immobili, Impianti e macchinari, Investimenti immobiliari, Attività immateriali e Partecipazioni.
- **Altri fondi:** sono determinati quale somma delle voci TFR e altri benefici ai dipendenti, Fondo imposte, Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, Fondo per contenzioso nei confronti del personale e nei confronti dei terzi, Fondo per altri rischi minori e dalle Passività per imposte differite.
- **Capitale Investito Netto - CIN:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e delle Attività nette possedute per la vendita.
- **Posizione finanziaria netta - PFN:** rappresenta un indicatore della struttura finanziaria ed è determinato quale somma algebrica delle voci Prestiti obbligazionari, Finanziamenti da banche a lungo termine, e quote correnti a essi riferiti, Finanziamenti da banche a breve termine, Debiti verso altri finanziatori correnti e non correnti, Crediti finanziari verso il MEF per contributi quindicennali correnti, Disponibilità liquide e Attività finanziarie correnti e non correnti.
- **Mezzi Propri - MP:** è un indicatore di bilancio che è calcolato sommando algebricamente il Capitale sociale, le Riserve, gli Utili (perdite) portati a nuovo, i Derivati passivi finanziari non correnti e correnti e il Risultato dell'esercizio.
- **Ebitda margin:** è un indice percentuale di redditività. È determinato dal rapporto tra l'EBITDA e i Ricavi operativi.
- **Ebit margin – ROS (return on sales):** è un indice percentuale di redditività delle vendite. È determinato dal rapporto tra l'EBIT e i Ricavi operativi.

- **Grado di indebitamento finanziario (PFN/MP):** è un indicatore utilizzato per misurare l'indebitamento dell'azienda. È determinato dal rapporto tra la PFN e i Mezzi Propri.
- **ROE (return on equity):** è un indice percentuale di redditività del capitale proprio. È determinato dal rapporto tra il Risultato Netto (RN) e i Mezzi Propri Medi (tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio.
- **ROI (return on investment):** è un indice percentuale di redditività del capitale investito attraverso la gestione tipica dell'azienda. E' calcolato come il rapporto tra l'EBIT e il CIN medio (tra inizio e fine esercizio).
- **Rotazione del capitale investito – Net Asset Turnover:** è un indicatore di efficienza, in quanto esprime la capacità del capitale investito di "trasformarsi" in ricavi di vendita. È determinato dal rapporto tra Ricavi operativi e CIN medio (tra inizio e fine esercizio).

TERMINI DI USO RICORRENTE

Di seguito il glossario dei termini delle attività operative di uso più ricorrente:

- **Contratti di servizio:** Contratto tra gli Enti pubblici e le società consortili per il quale vengono rimborsati gli oneri per i servizi di trasporto viaggiatori di carattere sociale e i cui introiti da traffico non potrebbero essere in modo autonomo economicamente sufficienti.
- **Treni km:** numero di eventi treno per i km di percorrenza (tkm). Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri percorsi da tutti i treni in dotazione in un determinato arco temporale.
- **Viaggiatori km:** numero di viaggiatori moltiplicato per i km (vkm). Unità di misura corrispondente quindi alla somma dei chilometri effettivamente percorsi dalla totalità dei passeggeri di un servizio di trasporto in un determinato arco temporale.
- **Contratto Ponte:** Contratto per l'affidamento in concessione dei servizi di trasporto pubblico locale ("servizi TPL") nell'ambito regionale toscano stipulato tra la Regione Toscana e Giunta Regionale e One Scrl che decorre dall'1/01/2018 fino al 31/12/2019.

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2018

		2018	2017
ROE	RN/MP*	0,7%	2,0%
ROI	EBIT/CI*	0,4%	1,4%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	0,4%	1,3%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	7,4%	8,3%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	0,93	1,10
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	0,76	0,74

LEGENDA

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

EBITDA: Margine operativo lordo

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

MP: Mezzi propri

RIC: Ricavi operative

RN: Risultato netto

EBIT: Risultato operative

PFN: Posizione finanziaria netta

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Sviluppo della procedura di Gara per l'affidamento dei servizi a bacino unico regionale in Toscana

Nel corso del 2018 la Società – in proprio e attraverso la controllata Ataf Gestioni – ha svolto per conto delle società consortili di riferimento il servizio di gestione del servizio di TPL extraurbano in Toscana e di TPL urbano di Firenze in forza del Contratto Ponte sottoscritto dalla Regione Toscana alla fine del 2017. Ciò, in considerazione della complessa evoluzione della procedura di gara a bacino unico regionale per l'affidamento del servizio di TPL, per la quale nel corso del 2018 non si sono sviluppati elementi di rilievo, a seguito dell'intervenuta emanazione da parte del Consiglio di Stato delle Ordinanze separate n.2554 e 2555 pubblicate il 29.05.2017, con le quali, lasciando *"impregiudicate le sue valutazioni di merito"* lo stesso Consiglio ha sospeso il giudizio di appello proposto dalle parti contro la sentenza del TAR della Toscana n.1548/2017 ed ha rimesso alla Corte di Giustizia UE quattro quesiti sull'interpretazione e applicazione del Regolamento CE 1370/2007 e relativi alla partecipazione alla procedura di gara di Autolinee Toscane.

La Regione Toscana ha dichiarato quindi di non ritenere possibile proseguire la procedura di gara fino a che il giudizio risulterà pendente presso la Corte di Giustizia UE. Con ciò, restando anche molto difficile prevederne i tempi di pronuncia. In conseguenza di quanto sopra la Regione Toscana, con decreto n.11613 del 04.08.2017 e nelle more della definizione del contenzioso predetto, ha avviato una verifica tecnica con i titolari a quel momento della gestione del TPL in Toscana per determinare le condizioni contrattuali per l'affidamento in via d'urgenza del servizio sulla base dell'art. 5.5 del Regolamento CE 1370/2007 attraverso la stipula di un "Contratto Ponte". Con successivo decreto n.19114 del 22.12.2017 la Regione Toscana, stante il positivo esito della verifica di cui sopra, ha autorizzato la stipula del Contratto Ponte. In data 18 dicembre 2017 il Consiglio di Amministrazione di Busitalia ha formalizzato il proprio positivo apprezzamento strategico sull'operazione nel suo complesso, con particolare riferimento:

- alla stipula del Contratto Ponte da parte delle società consortili di cui Busitalia fa parte;
- alla costituzione della società consortile "ONE Scarl";
- all'indicazione dei rappresentanti delle società consortili controllate da Busitalia negli organi sociali della nuova società consortile, in coerenza con gli indirizzi di Gruppo.

Analoghe delibere sono state adottate da tutti i gestori interessati e dalle società consortili che erano, alla data di stipula del Contratto Ponte, titolari dei contratti di servizio.

L'affidamento diretto dei servizi tramite il Contratto Ponte non è stato infatti effettuato nei confronti dei precedenti gestori, ma verso un unico Consorzio regionale, sotto forma di società consortile, che li raggruppi. Tale Società, denominata "ONE Scarl", infatti, è stata costituita dalle società consortili titolari a quel momento dei contratti di servizio, e non dalle società operative (a loro volta Socie delle consortili) che svolgono effettivamente il servizio. Si precisa poi che la partecipazione delle società consortili controllate da Busitalia Sita Nord ed Ataf Gestioni non è tale da consentire al "Gruppo" Busitalia di acquisire il controllo della "ONE Scarl", essendo limitata ad una quota pari a circa il 25%.

In data 21 dicembre con atto a rogito Notaio Bigozzi di Firenze, è stata costituita la "ONE Scarl", con contestuale nomina degli organi sociali (Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale) della stessa.

Nella seduta tenuta nello stesso giorno il Consiglio di Amministrazione della "ONE Scarl" ha deliberato l'autorizzazione alla sottoscrizione del Contratto Ponte.

In data 29.12.2017 è stato pertanto stipulato il Contratto Ponte avente durata 01.01.2018 – 31.12.2019 fra la Regione Toscana e la società ONE scarl.

Il contratto disciplina le condizioni normative ed economiche dell'affidamento biennale dell'attuale programma di servizio (superiore in termini di volume a quello fissato in avvio del contratto di gara: 109,1 mil. Km in luogo dei 106,5) per un corrispettivo sostanzialmente corrispondente alle soglie attuali di compensazione degli attuali obblighi di servizio, incrementate dalla inclusione degli importi finora annualmente definiti ad integrazione (nel caso di Busitalia con atti formali di transazione, per gli altri gestori invocata giudizialmente) dei corrispettivi versati mensilmente. Lo schema contrattuale, reso particolarmente complesso dal fatto che l'unico contraente formale risulta una società consortile che raggruppa le attuali Consortili di gestione dei lotti (sub) provinciali derivati dalla prima tornata di gara (a loro volta aggregatrici dei soggetti giuridici effettivamente esecutori del servizio) prevede una durata per il biennio 1 gennaio 2018 - 31 dicembre 2019, cui dovrebbe succedere, senza soluzione di continuità, il contratto di gara con l'aggiudicatario definitivo della gara regionale. Fra i contenuti fondamentali del contratto meritano rilievo: la manovra tariffaria decorrente dal 1 luglio 2018, l'adeguamento per inflazione del corrispettivo per il secondo anno, il vincolo al rispetto del rapporto di contribuzione di cui al DPCM 11 marzo 2013 per come modificato dal DPCM 26 maggio 2017, obblighi informativi dettagliati in carico ai gestori sulla esecuzione del servizio, obblighi di considerevole rinnovo del parco bus (formalmente in corrispondenza con i contenuti dell'offerta che i gestori, attraverso la Scarl di nuova costituzione avranno formulato), disciplina puntuale delle modifiche del servizio, meccanismi e sedi tecniche per la definizione convenzionale di casistica modificatoria delle condizioni di partenza, ed obblighi particolarmente incisivi per favorire il celere e pacifico trasferimento del personale e dei beni a fine contratto, ovvero l'avvicendamento con l'aggiudicatario definitivo della gara regionale. Il contratto è corredato dalla tabella delle penali per inadempienze e da norme minori, ed è munito della previsione del sostegno di una fidejussione assicurativa a favore del concedente nella misura dell'importo corrispondente al 5% del valore di corrispettivo.

Nel corso dell'esercizio 2018 sono state concluse dalla Città Metropolitana di Firenze le operazioni di verifica della congruità dell'accordo transattivo relativo all'integrazione della compensazione per l'esercizio 2017, con riferimento alle società consortili ACV e AMV, in linea con quanto già previsto per gli esercizi precedenti e con la stessa metodologia e meglio specificando – sulla base dell'esperienza intervenuta e delle peculiarità dell'esercizio 2017 – le modalità di definizione dell'accordo. La verifica ha dato esito positivo per AMV Scarl, confermando integralmente quanto accertato a tale titolo in occasione della predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2017, mentre per ACV Scarl permane un disallineamento per euro 45.037 Euro, dovuto ad una diversa interpretazione dei criteri da applicare. Conseguentemente, si è proceduto ad effettuare un accantonamento per la quota parte di competenza di Busitalia. Si ribadisce che tale modalità di gestione delle integrazioni nelle compensazioni è stata utilizzata per l'ultima volta con riferimento all'esercizio 2017, in quanto il Contratto Ponte ha recepito nei corrispettivi stabiliti con lo stesso anche le integrazioni fino al 2017 soggette a transazione.

CONTINUITA' AZIENDALE

Gli Amministratori inoltre, anche a seguito della sottoscrizione del Contratto Ponte promosso dalla Regione Toscana come sopra dettagliato, non ravvisano incertezze circa la possibilità di continuare la propria attività operativa nel prevedibile arco temporale di almeno 12 mesi, stante la durata contrattualizzata con l'Ente che protrarrà l'attività di TPL a tutto l'anno 2019. Peraltro, anche le incertezze sopra descritte, qualora dovessero effettivamente realizzarsi, non

sarebbero tali da mettere a repentaglio la continuità aziendale della Società alla luce della sua forte patrimonializzazione e delle attività che nel frattempo sono e saranno sviluppate in aggiunta al servizio di TPL Toscana, che – pur mantenendo una notevole rilevanza - risulta tuttavia in progressiva diminuzione in rapporto agli altri bacini/*business*, alla luce degli sviluppi intervenuti nel perimetro, anche tenendo conto di quello in dotazione alle società controllate.

In ogni caso, gli Amministratori hanno provveduto, in sede di predisposizione del bilancio d'esercizio, stante l'incertezza complessiva della situazione esposta nello specifico paragrafo, a valutare i potenziali effetti derivanti dall'eventuale subentro del nuovo gestore.

La legge regionale 42/1998 all'art.15 comma 3 riporta che il contratto di servizio prevede l'obbligo del gestore uscente di trasferire al nuovo gestore, al termine del contratto, i beni di cui all'art. 16:

- impianti e altre dotazioni patrimoniali, essenziali per l'effettuazione del servizio quali materiale rotabile, veicoli adibiti al trasporto, infrastrutture di via, depositi, officine;
- personale;
- rete dei servizi minimi ed aggiuntivi e le relative risorse finanziarie;
- struttura tariffaria.

Per il trasferimento di tali *assets* al subentrante, quest'ultimo è tenuto a corrispondere un prezzo ragguagliato al valore di mercato dei beni stessi. In data 2/09/2013 la Regione Toscana con decreto n.3462 ha approvato le "Linee guida per la definizione del valore dei beni essenziali nell'ambito della procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi TPL nel lotto unico regionale". Il valore di trasferimento derivante dall'eventuale cessione delle attività sopra elencate è stato pertanto oggetto di stima da parte degli Amministratori della Società, nel rispetto della summenzionata legge regionale 42/1998 e con riferimento alle linee guida approvate dalla Regione Toscana. Tale stima del valore di trasferimento è fortemente influenzata da una serie di incertezze, principalmente connesse ai tempi della effettiva dismissione, al valore di cessione degli immobili e degli impianti, al calcolo del valore di dismissione del parco rotabile e dei relativi contributi, al tasso di interesse adottato per attualizzare i flussi, ai flussi di cassa attesi relativi alla gestione del servizio fino al momento della dismissione, ed è pertanto una stima al momento ancora aleatoria. Questa stima evidenzia una ragionevole aspettativa – pur nel quadro complessivo di incertezza sopra descritta - circa il recupero integrale del valore del capitale investito, comprensivo anche di quello relativo alla controllata Ataf Gestioni e dei relativi avviamenti. Tenuto conto della situazione, gli Amministratori hanno ritenuto di confermare nel suo complesso il valore del patrimonio e di non procedere ad alcuna svalutazione, che peraltro al momento sarebbe di difficile quantificazione, anche in considerazione dell'esito atteso in ordine all'accoglimento delle proprie ragioni nelle sedi giuridiche competenti.

Con riferimento alla situazione della Direzione Regionale Umbria, la Regione Umbria ha emanato, come più oltre riferito, la Delibera della Giunta Regionale n. 709 avente ad oggetto "*Emanazione del bando di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico su gomma e lacuale. Azioni propedeutiche*", rinviando a successivi atti ulteriori determinazioni. La delibera si accompagna alla comunicazione di pre-informativa prevista dalla norma comunitaria, limitandosi ad individuare criteri di massima nonché gli importi complessivi dei corrispettivi che saranno relativi ai servizi che verranno posti a gara. Si segnala in particolare che la Delibera non esplicita le logiche di determinazione né del perimetro dei beni da considerare come essenziali (e quindi da trasferire all'eventuale subentrante) né delle modalità di valorizzazione del prezzo di cessione, con ciò non consentendo al momento di procedere ad alcuna valutazione dell'eventuale *terminal value* in caso Busitalia dovesse risultare soccombente nella emananda procedura di gara.

Gli Amministratori hanno conseguentemente, sulla base delle motivazioni sopra riportate, redatto il bilancio di esercizio nel presupposto della continuità ed hanno illustrato i rischi e le incertezze derivanti dall'evoluzione del procedimento di gara e gli effetti di tali rischi e incertezze sui valori di bilancio al 31 dicembre 2018.

Principali eventi dell'esercizio

Gennaio

Nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 23 gennaio 2018 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato i contenuti delle "Linee di indirizzo sulla politica anticorruzione", con contestuale recepimento delle stesse nel sistema normativo interno della Società.

Febbraio

Alla fine del mese di febbraio 2018 è diventata definitiva l'aggiudicazione effettuata a favore della controllata olandese Qbuzz della gara relativa ai servizi per il bacino di DAV, contiguo e complementare a quello di Utrecht già attualmente gestito da Qbuzz. Il nuovo bacino ha un'utenza di oltre 400mila abitanti. La concessione comprende la gestione della linea ferroviaria regionale fra Geldermalsen e Dordrecht (linea Merwedelingelijn) e i servizi con autobus nell'area DAV. L'attivazione del contratto di servizio è prevista per il 9 dicembre 2018.

Marzo

In data 8 marzo 2018 è stata pubblicata la sentenza con cui il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale si è definitivamente pronunciato in ordine alla gara Friuli, respingendo il ricorso presentato dall'ATI Busitalia/Autoguidovie. In particolare, il Consiglio di Stato ha accolto gli appelli principali proposti dalla Regione Friuli Venezia Giulia e da TPL FVG S.c.a.r.l., ha respinto gli appelli incidentali proposti da Busitalia-Sita Nord s.r.l. e Autoguidovie S.p.a. e, per l'effetto, in riforma della sentenza appellata, respinge il ricorso di primo grado e compensa le spese del doppio grado di giudizio.

Aprile

Nel mese di aprile 2018 sono state costituite due società controllate al 100% da Qbzz BV (Qbuzz Taxi BV e la Qbuzz Multimodaal BV) volte a garantire una gestione societaria e gestionale più efficace delle diverse concessioni in capo al gruppo olandese.

Maggio

A partire dal mese di maggio 2018 la Società è stata inserita nel sistema di tesoreria accentrata del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Tale scelta sta consentendo di ottimizzare i flussi finanziari ed i relativi fabbisogni, con un significativo accrescimento dell'integrazione della Società nell'ambito delle *best practices* del Gruppo FS. Dal punto di vista contabile, l'attivazione del sistema di tesoreria accentrata ha comportato che – dato che la liquidità della Società confluisce sul conto corrente intersocietario con la Capogruppo – il relativo dato contabile viene rappresentato in bilancio tra i Crediti finanziari a breve diversamente da quanto avvenuto al 31 dicembre 2017 dove i saldi confluivano nelle Disponibilità liquide.

In data 2 maggio 2018 il Consiglio di Amministrazione di Busitalia ha recepito quanto previsto dal Regolamento europeo in materia di protezione dei dati personali (*General Data Protection Regulation – GDPR - Regolamento EU 2016/679*),

applicabile in via obbligatoria a partire dal 25 maggio 2018. In particolare, ha deliberato l'adozione delle "Linee di indirizzo in materia di data protection" previste dalla Disposizione di Gruppo n. 252/AD del 10 maggio 2018 a firma dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., ed ha conferito all'Ing. Giorgio Aprile l'incarico di *Data Protection Officer* di Busitalia.

Giugno

Nel mese di giugno si è avviata la procedura per il rinnovo delle licenze ferroviarie in capo a Busitalia – Direzione Regionale Umbria – in qualità di Impresa ferroviaria esercente i servizi della ex-Ferrovia Centrale Umbra.

L'iter si è regolarmente concluso, con l'unificazione delle due licenze finora detenute (relative al trasporto passeggeri nazionale ed al trasporto passeggeri internazionale) in un'unica licenza, come formalizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 12 marzo 2019.

In data 25 giugno 2018 la Regione Umbria ha pubblicato la Delibera della Giunta Regionale n. 709 avente ad oggetto "Emanazione del bando di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico su gomma e lacuale. Azioni propedeutiche", rinviando a successivi atti ulteriori determinazioni. La delibera si accompagna alla comunicazione di pre-informativa prevista dalla norma comunitaria, limitandosi ad individuare criteri di massima nonché gli importi complessivi dei corrispettivi che saranno relativi ai servizi che verranno posti a gara. Avverso tale provvedimento Busitalia ha promosso giudizio per ottenere l'annullamento della deliberazione di cui sopra, nonché dell'avviso di preinformazione relativo alla gara in questione, ritenendola carente di numerosi presupposti volti a garantire il rispetto della normativa europea in materia di affidamento di servizi di TPL.

Settembre

In data 31 agosto 2017 Busitalia-Sita Nord Srl ha acquisito dalla società Abellio Nederland BV l'intero capitale sociale della società Qbuzz BV e della Qbuzz Mobility Service BV (prima denominata Qbuzz Utrecht BV), terzo operatore di TPL su gomma in Olanda. Il prezzo complessivo pagato per l'acquisto delle due società è stato pari a 37 milioni di euro, di cui 7 milioni quale "earn out". *Share Sale and Purchase Agreement* aveva esplicitamente previsto un premio pari a 7 milioni di euro per il venditore in caso di andamento positivo delle gare in corso o future che in un triennio avesse comportato un incremento complessivo del volume di affari pari a 90 milioni di euro. Nel mese di settembre 2018, avendo accertato l'avverarsi delle condizioni suddette, la Società, in qualità di acquirente al 100%, ha erogato il premio al venditore per un importo pari a 7 milioni di euro. Nel corso dell'esercizio 2018 è stata effettuata l'attività di allocazione puntuale del corrispettivo trasferito per l'acquisto della Società alle attività nette acquisite (*purchase price allocation*).

Nel mese di settembre la Società ha predisposto le linee guida per la redazione del Piano industriale 2019-2023, sulla base degli indirizzi emanati dalla Capogruppo. In tale ambito, sono stati attivati i contatti con il Socio di minoranza della controllata Busitalia Simet per verificare la fattibilità della dismissione della partecipazione.

Ottobre

In data 18 ottobre 2018 Umbria TPL e Mobilità SpA, gestore dell'infrastruttura ferroviaria relativa alla ex-Ferrovia Centrale Umbra, ha comunicato la ripresa all'esercizio ferroviario in data 25 ottobre 2018 sulla tratta Città di Castello –

Perugia S. Giovanni, pur con alcune limitazioni di velocità, in attesa del perfezionamento di alcuni adempimenti previsti dall'Autorità Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria. La Società ha pertanto provveduto alla revisione del proprio programma di esercizio, che a seguito dell'intervenuta chiusura all'esercizio dell'infrastruttura disposta a suo tempo da Umbria TPL e Mobilità aveva visto la necessità di una totale riconversione del servizio ferroviario a servizi gomma.

Contestualmente, sono state avviate le procedure per addivenire al trasferimento della concessione dell'infrastruttura a RFI, il cui compimento è previsto nel primo semestre del 2019.

Dicembre

Tra la fine del mese di novembre ed il mese di dicembre sono stati definiti con il Socio di minoranza della controllata Busitalia Simet i criteri per addivenire alla dismissione della quota del 51% detenuta nella stessa da Busitalia.

ASPETTI NORMATIVI E REGOLAMENTARI

Come analiticamente riportato nella Relazione sulla Gestione all'Informativa finanziaria per il 2017, nello stesso anno si è osservata un'intensa e innovativa produzione normativa e regolamentare in materia di TPL; da questo punto di vista, il 2018 si è invece primariamente caratterizzato per la finalizzazione e il consolidamento di iter avviati nell'anno precedente.

Finanziamento del settore

Con riferimento alla produzione normativa, si segnala nel 2018 la modifica alla norma del D.L. 50/2017¹ che prevede la penalizzazione per le Regioni, in termini di minori risorse nel riparto del Fondo istituito dallo stesso provvedimento², in caso di presenza sul proprio territorio di servizi di TPL non affidati con gara, o con gare non conformi alle misure della ART, o per i quali non sia pubblicato il relativo bando³.

In particolare, il Decreto Legge 23 ottobre 2018, n. 119⁴ ha previsto l'applicabilità della predetta disciplina solo a partire dal 2021, e che questa comunque non si applicherà ai contratti conformi al Regolamento (CE) 1370/2007 e alle disposizioni nazionali vigenti.

Tale previsione rende non soggetti a penalizzazione i contratti di servizio relativi ad affidamenti *in house*, nonché ai casi di affidamento diretto previsti dal Regolamento 1370/2007 (piccola dimensione, in urgenza, servizi ferroviari).

Per il 2019, si prospettano inoltre nuove incertezze sul fronte delle risorse. Con l'art. 1, comma 1118 della Legge di Bilancio 2019⁵, si prevede l'accantonamento (e conseguente indisponibilità) sulle dotazioni di bilancio dello Stato di 2

¹ Articolo 27, comma 2, lettera d).

² Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario.

³ Si ricorda che la penalizzazione prevista è pari al 15% del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non conformi e che le riduzioni di risorse determinate da quanto sopra sono redistribuite fra le altre Regioni.

⁴ Convertito con modificazioni dalla Legge 17 dicembre 2018, n. 136.

⁵ Legge 30 dicembre 2018, n. 145.

miliardi di euro, di cui 300 milioni a valere sul capitolo "Sviluppo e sicurezza della mobilità locale", che comprende il Fondo per il finanziamento della spesa corrente del TPL sopra menzionato.

Tali accantonamenti saranno resi nuovamente disponibili solo se, nell'ambito del monitoraggio degli andamenti tendenziali di finanza pubblica (previsto per il mese di luglio 2019) non si evidenzieranno "scostamenti o rischi di scostamenti rilevanti per l'esercizio finanziario 2019 rispetto agli obiettivi programmatici di finanza pubblica" (art. 1, commi 1119-1120).

È pertanto decisamente concreto, per effetto di quanto sopra, il rischio di taglio delle risorse al settore, con impatti potenzialmente a carico anche dei contratti di servizio vigenti, nonché delle gare di prevista indizione nell'anno 2019.

Rinnovo delle flotte

Si segnala che in data 30 giugno 2018 è entrata in vigore la disciplina di cui all'art. 18, comma 10 del D.Lgs. 257/2016⁶, che vincola gli enti affidanti a regolare il rinnovo del parco mezzi, nell'ambito degli affidamenti e delle gare aventi ad oggetto lo svolgimento di servizi di TPL urbani, prevedendo l'acquisto di almeno il 25% di veicoli a GNC, GNL, elettrici e ibridi.

È atteso nei primi mesi del 2019 l'emanazione del DPCM contenente il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS) richiamato dalla Legge di Bilancio 2017 (L. 232/2016), finalizzato fra l'altro a disciplinare il riparto delle risorse (3,7 miliardi di euro in 15 anni) stanziato sul Fondo per il rinnovo del parco rotabile⁷ del TPL dalla medesima Legge.

La bozza trasmessa in Conferenza Unificata prevede tre linee di finanziamento, rispettivamente dedicate alle Regioni (2.200 milioni di euro in 15 anni), alle Città Metropolitane e Capoluoghi di Provincia ad alto Inquinamento (400 milioni di euro nel quinquennio 2019-2023) e ai Comuni e Città Metropolitane con più di 100.000 abitanti (1.100 milioni di euro in 15 anni).

Sarebbero co-finanziabili, anche in coerenza con quanto previsto dal predetto D.Lgs. 257/2016:

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

Si è inoltre in attesa del riparto delle risorse del sopra menzionato Fondo, stanziato dalla Legge di Stabilità 2016 (L. 208/2015), pari a 640 milioni di euro nel quadriennio 2019-2022.

⁶ Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257. "Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi".

⁷ "Fondo finalizzato all'acquisto diretto...nonché alla riqualificazione elettrica e al miglioramento dell'efficienza energetica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale", istituito dalla Legge di Bilancio 2016 (L. 208/2015) e la cui denominazione è stata da ultimo modificata dal D.L. 50/2017.

Decreto sui costi standard

In data 28 marzo 2018, è stato pubblicato il Decreto Ministeriale n. 157/2018 in materia di costi standard nel TPL⁸. Il Decreto giunge a conclusione di un lungo iter, partito dalla Legge n. 42/2009 in tema di federalismo fiscale e che ha prodotto la modifica dell'art. 17 del D.Lgs. 422/1997, che impone agli enti affidanti il ricorso al criterio dei costi standard nella determinazione delle compensazioni e dei corrispettivi a base d'asta.

Secondo il DM emanato, il costo standard, espresso in €/veicolo*km:

- è utilizzato nei rapporti fra Stato e Regioni ai fini del riparto del Fondo nazionale (in particolare, di una quota pari al 10% nel 2018, con un aumento del 5% annuo fino ad arrivare al 20% a regime);
- è calcolato elaborando i dati economici e trasportistici acquisiti dall'Osservatorio per il TPL;
- è utilizzato dagli enti affidanti come "elemento di riferimento" per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi a base d'asta (art. 17 del D.Lgs. 422/1997), "con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore";
- è applicato ai contratti stipulati successivamente all'entrata in vigore del decreto, a meno che non sia stato già pubblicato il bando, l'avviso a manifestare interesse oppure, per gli affidamenti diretti, la delibera di affidamento.

Dal punto di vista tecnico, si conferma quanto già previsto nella bozza approvata dalla Conferenza Unificata nel febbraio 2018; il DM contiene una metodologia per il calcolo e l'aggiornamento dei costi standard relativi alle seguenti modalità: autolinee, ferrovie, tram, metropolitane.

In particolare, per le prime due modalità è stata definita una metodologia sintetica, basata sul metodo statistico della regressione, sulla base di tre soli parametri: velocità commerciale, vetture*km complessivi (posti*km per la modalità ferroviaria), ammortamento/km del materiale rotabile.

Per le modalità tram e metropolitana, è invece individuata una metodologia analitica di tipo industriale, in cui il costo standard complessivo emerge come somma di costi parziali relativi alle macro-aree in cui è convenzionalmente suddivisa la produzione del servizio.

L'attività dell'ART

Con riferimento all'attività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), si segnalano le delibere:

- Delibera n. 16/2018 del 9 febbraio 2018, in materia di condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico;
- Delibera n. 56/2018 del 31 maggio 2018, in materia di accesso alle autostazioni⁹;

⁸ Decreto Ministeriale n. 157/2018 del 28 marzo 2018, recante "Definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e dei relativi criteri di aggiornamento e di applicazione".

⁹ "Procedimento per la definizione di misure regolatorie volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi. Conclusione del procedimento. Pubblicazione set informativi autostazioni".

- Delibera n. 120/2018 del 5 dicembre 2018, con cui l'ART ha approvato l'atto di regolazione "Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale";
- Delibera n. 143/2018 del 21 dicembre 2018, con cui l'ART ha indetto una consultazione pubblica su uno schema di Atto di regolazione che dispone la revisione della Delibera n. 49/2015, contenente misure regolatorie per le gare nel settore del TPL.

Accesso alle autostazioni

La Delibera 56/2018 interessa primariamente il settore del trasporto bus di media/lunga percorrenza, ma ha impatto anche sul TPL, in quanto le due tipologie di servizi condividono sovente le stesse infrastrutture.

La Delibera, e l'Atto di regolazione allegato, emergono alla conclusione di un iter che ha visto l'apertura di più momenti di confronto con gli *stakeholder*, cui il Gruppo FS ha partecipato attivamente. In particolare, Busitalia è interessata dal provvedimento in quanto gestore di servizi di TPL, di impianti di autostazione e, tramite la controllata Busitalia Simet, di servizi di trasporto di M/L percorrenza.

L'Atto di regolazione individua a carico del gestore dell'autostazione, limitatamente agli impianti destinatari del provvedimento - individuati sulla base delle misure indicate nello stesso - il compito di garantire l'accesso all'impianto a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti a qualsiasi vettore ne faccia richiesta, nonché il rispetto degli obblighi di cui al Regolamento (UE) n. 181/2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus.

Tale obbligo si concretizza, tra l'altro, nella redazione, da parte del gestore dell'autostazione, di:

- Prospetto Informativo dell'Autostazione (PIA), contenente la descrizione delle caratteristiche infrastrutturali dell'impianto, delle dotazioni, degli spazi e delle condizioni tecnico/economiche per il loro utilizzo da parte dei vettori, nonché delle condizioni di accesso delle persone a ridotta mobilità;
- Schemi di contratto fra gestore dell'autostazione e vettori, finalizzati a definire puntualmente le condizioni tecnico-economiche di utilizzo dell'impianto e dei servizi correlati.

Il provvedimento attribuisce all'ART poteri di vigilanza e sanzionatori al fine di garantire l'efficacia e l'effettività delle misure definite dalla Delibera.

Busitalia ha dato seguito alle prescrizioni della Delibera pubblicando il PIA dell'Autostazione di Perugia, gestita dalla Società nell'ambito dell'affidamento dei servizi di TPL nel bacino di Perugia. È inoltre di recente pubblicazione il PIA dell'Autostazione di Padova, gestita da Busitalia Veneto.

Revisione della Delibera 49/2015

L'Atto di regolazione allegato alla Delibera 143/2018 mira a rivedere e approfondire le misure di cui alla Delibera n. 49/2015 e a introdurne di nuove, con l'obiettivo di recepire le novità normative intervenute dall'approvazione della

Delibera n. 49/2015, coordinare l'atto con le Delibere successivamente emanate dall'Autorità¹⁰ e in generale aumentare la "chiarezza espositiva e l'omogeneità della regolazione".

Fra le principali novità del testo oggetto di consultazione, sono state previste misure che introducono, a carico delle imprese affidatarie di servizi di TPL, obblighi di contabilità regolatoria e separazione contabile in relazione ai diversi servizi gestiti.

È prevista, entro il termine disposto dall'ART per la partecipazione alla consultazione (1 marzo 2019), l'invio di osservazioni da parte di Busitalia, soggetto primariamente interessato dalla nuova disciplina in ragione della frequente e prevista partecipazione a procedure di gara.

RISORSE UMANE

Il personale di Busitalia Sita Nord, al 31 dicembre 2018, risulta composto da 1.844 addetti così ripartiti: 1.619 operatore di esercizio/operai, 208 impiegati/quadri e 17 dirigenti.

L'evoluzione dell'organico intervenuta nel corso dell'esercizio 2018 è rappresentata nella seguente tabella:

DIPENDENTI AL 31.12.2017	1.735
Entrate	178
Uscite	69
DIPENDENTI AL 31.12.2018	1.844
CONSISTENZA MEDIA 2017	1.675,3
CONSISTENZA MEDIA 2018	1.796,58

Nell'ambito del *turn over*, il 2018, ha visto un numero di uscite pari a 69, la cui maggioranza è da ricondursi a dimissioni a seguito del raggiungimento dei requisiti pensionistici (in special modo a fronte di "lavori usuranti e lavoratori precoci"). Oltre il 90% del personale cessato è costituito da uomini.

Di contro, il personale con qualifica di operatore di esercizio, che ha cominciato a prestare attività lavorativa presso ATAF Gestioni, in distacco a partire da ottobre 2015, è stato ulteriormente incrementato e vede coinvolte circa 220 unità.

Nell'ambito delle sinergie sviluppate con la controllata ATAF Gestioni sono stati confermati anche i distacchi di personale "quadro", "impiegatizio" e "operaio" - sia in ingresso ed in uscita - che vedono interessate circa 30 unità.

GESTIONE E SVILUPPO DEL PERSONALE

Per quanto attiene la gestione ordinaria, Busitalia ha proseguito nell'indirizzo che da sempre la caratterizza e che vede da un lato la riduzione dei costi e il recupero della produttività, ricercando la maggior efficienza possibile, e dall'altro

¹⁰ Con particolare riferimento all'atto di regolazione recante la "Definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento", approvato dall'Autorità con la delibera n. 48/2017 del 30 marzo 2017 e alle recenti Delibere in materia di qualità ed efficienza dei servizi ferroviari regionali.

l'attenzione alle persone dal momento che la qualità del servizio offerto dipende in larga misura dalla qualità e dalla motivazione di quest'ultime.

Busitalia, inoltre, nel rispetto delle procedure del Gruppo FS, cura con particolare attenzione la gestione della mobilità interna, incoraggiando le autocandidature di chi ambisce a lavorare in contesti organizzativi diversi rispetto al proprio, anche al fine di valorizzare la professionalità dei dipendenti e di incrementare il loro livello di motivazione.

Per questo motivo, nel corso dell'annualità 2018, sono state pubblicate 3 distinte manifestazioni di interesse per coprire specifici fabbisogni favorendo contestualmente la mobilità infragruppo, a seguito di:

- Disponibilità residenze di servizio in Busitalia Rail Service;
- Riequilibrio del bacino urbano/extraurbano;
- Disponibilità residenze di servizio c/o la Direzione Regionale Umbria.

Tutto il personale è stato sottoposto alla sorveglianza sanitaria.

SELEZIONE

Nell'anno 2018, per ciò che attiene il personale operativo, sono state attivate due campagne di selezione (sia per Busitalia Sita Nord che per le controllate) per Operatori dell'Esercizio e per Operatori della Manutenzione per un totale di 2372 convocati i cui esiti hanno consentito di fare fronte al forte *turn over* che ha caratterizzato anche l'anno in parola.

Sono state inoltre assunte 12 risorse laureate tra personale neolaureato junior ed esperto, con percorsi accademici e professionali diversi, al fine di apportare in Azienda il giusto mix di nuove competenze/esperienze e anche al fine di consentire quel *change mindset* necessario alla promozione del cambiamento.

SVILUPPO ORGANIZZATIVO

È proseguito il processo di *scouting* di valutazione delle competenze manageriali (tramite le competenti strutture di Ferrovie dello Stato Italiane e tramite interviste strutturate ad *hoc*) per il personale in ruoli chiave e per il personale laureato. In particolare, il personale neolaureato a circa 36 mesi dall'inserimento è entrato nel sistema di valutazione FS previsto per questo *target* di personale.

Sono stati inoltre avviati piani di sviluppo individuali per risorse neolaureate, spesso collegati anche ad interventi di *job rotation* al fine, tra le altre cose, di dare attuazione alle *policy* in materia di mobilità tra le diverse strutture/società.

Allo stesso modo il processo di MBO per il personale dirigente inserito nel sistema di incentivazione dalla fase di assegnazione viene gestito dall'anno 2017 interamente sul sistema SIV in linea con le altre società del Gruppo anche per consentire la corretta esecuzione di attività quali la valutazione tramite il sistema cosiddetto 360 capace di fornire una misura delle prestazioni delle risorse aziendali e del peso delle posizioni organizzative.

FORMAZIONE

La formazione è da sempre una leva strategica nella gestione delle risorse sia di Busitalia sia delle sue controllate.

Le linee di indirizzo e la gestione vengono sviluppate a livello centrale per quanto attiene la formazione manageriale, di adeguamento al ruolo e specialistiche, mentre tutto quello che attiene alla formazione tecnica e per la sicurezza viene sviluppato a livello di singola Azienda/Direzione Regionale.

Con riguardo alla prima tipologia di interventi, il 2018 ha visto la prosecuzione di importanti progetti di Gruppo.

Nell'ambito della Formazione curata trasversalmente da Ferrovie dello Stato Italiane per tutte le società del Gruppo, sono proseguiti i percorsi c.d. di *induction* – con percorsi alternati di aula e *study tours* – avviati dall'anno 2015.

Sono inoltre proseguite nell'arco del 2018 con il supporto di Ferrovie dello Stato Italiane:

- la Formazione "Valore D" destinata a donne/uomini e finalizzata alla valorizzazione delle diversità e al sostegno della *leadership* femminile.

- "Women in Motion" con l'obiettivo di sostenere l'istruzione tecnica delle donne nelle scuole e nelle università, anche attraverso la testimonianza di *mentor* aziendali provenienti dai settori tecnici.

Sono stati inoltre effettuati alcuni interventi di formazione cd manageriale coordinati da Ferrovie dello Stato Italiane per risorse quadro e/o esperienziate finalizzati ad un primo allineamento al nuovo modello manageriale introdotto nel corso dell'anno da FS.

Il personale Busitalia ha inoltre partecipato a specifiche iniziative ad *hoc* (incontri, seminari, *workshop* di aggiornamento) messe a punto da Ferrovie dello Stato Italiane per le singole famiglie professionali su temi di HR, salute e sicurezza lavoro e di natura tecnico specialistica da Amministrazione e Bilancio, Audit, Legale, *Risk management*, ecc.

Il personale dirigente ha preso parte al progetto formativo di "Performance Evolution" che ha avuto quale fine l'allineamento – per tutto il gruppo Ferrovie dello Stato - alle logiche, agli strumenti e ai processi gestionali che hanno impatto sullo sviluppo delle risorse e delle performance aziendali.

Per ciò che attiene alla formazione cd trasversale, sono stati effettuati corsi su 4 macro moduli di particolare interesse:

- Formazione Linguistica, anche in linea con il processo di internazionalizzazione (*e-learning*);
- Formazione in materia di 231 (*e-learning*);
- Formazione in materia di GDPR, a seguito della nuova normativa in materia (*e-learning*);
- Corso pilota in materia di Antiaggressione e Gestione del conflitto che ha interessato il personale addetto alla verifica titoli di viaggio di tutte le Aziende /Direzioni Regionali di Busitalia.

Per ciò che attiene alla formazione cd tecnica, in particolare per aree dove l'aggiornamento tecnico è particolarmente rilevante quali Acquisti e Appalti, Audit, Amministrazione sono state effettuate iscrizioni cd a catalogo per il mantenimento delle competenze tecnico-professionali di settore.

Sui temi della *Diversity*, in particolare per le Persone a Ridotta Mobilità, a fronte del Reg. 181/11 art. 16 che prevede l'obbligo formativo in tema di disabilità del personale a diretto contatto con i passeggeri, sono stati distribuiti a tutti gli Operatori di Esercizio e ruoli affini dei libretti formativi (di circa 48 pagine), edizioni Egaf, dal titolo "Disabilità e Autobus".

La Direzione Regionale Toscana ha erogato circa 5.000 ore di formazione coinvolgendo 550 dipendenti. Le macro aree interessate sono state:

- Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro;
- Sviluppo e aggiornamento nuove competenze.

Con specifico riferimento alla formazione in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, in osservanza di quanto previsto dal D.Lgs. 81/2008 e dall'Accordo Stato Regioni, sono state effettuate attività formative che hanno interessato 309 dipendenti per complessive 2.000 ore; tra queste hanno avuto un impatto significativo: la formazione iniziale e di aggiornamento per le figure obbligatorie quali Addetti Antincendio; Primo Soccorso ed RLS e la formazione Generale e Specifica per nuovi assunti e personale in servizio.

Inoltre, sempre in materia di salute e sicurezza, è stato svolto il corso Carrelli Elevatori ed il corso base PLE per personale del settore tecnico. In materia ambientale è stato svolto il corso ADR sulla Gestione rifiuti che ha coinvolto circa 40 addetti.

Nel settore Esercizio TPL Gomma il personale viaggiante ha proseguito il corso inerente il nuovo Sistema AVM installato sulle vetture per il controllo dello stato di esercizio della flotta e sono state erogate oltre 1.000 ore di formazione per il rinnovo della Carta di Qualificazione del Conducente per i dipendenti con CQC in scadenza.

Per quanto attiene alla Direzione Regionale Umbria sono state erogate complessivamente circa 11.200 ore di formazione.

La formazione in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro ha interessato 293 persone, in osservanza di quanto previsto dal D.Lgs. 81/2008 e dall'Accordo Stato Regioni, per circa 4.000 ore (corsi per nuovi assunti nei settori Movimento TPL Gomma, aggiornamento Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza, Addetti al Primo Soccorso e Antincendio, corsi per gli equipaggi e manutentori navali - in particolare, ai Capi Timonieri/Piloti Motoristi, ecc).

È continuata, inoltre, la formazione sul tema della certificazione SA8000 al fine di divulgare la nuova norma al personale appartenente ai diversi profili professionali presenti in Azienda, incluso il personale nuovo assunto.

Nel settore Ferroviario il personale di condotta e di accompagnamento ha effettuato la formazione di aggiornamento periodico in conformità alle prescrizioni previste dall'Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria. È stata inoltre realizzata la verifica biennale delle competenze e sono stati erogati corsi per il mantenimento delle competenze anche per il personale afferente ai vari settori di officina ferroviaria.

Sono stati ultimati i corsi specifici in ambito commerciale, già iniziati nel 2017 a seguito della chiusura straordinaria ai fini manutentivi del servizio commerciale sulla tratta regionale e del conseguente impiego di parte del personale nell'attività di verifica nei servizi sostitutivi.

Per le stesse motivazioni, inoltre, 4 persone provenienti dall'esercizio ferroviario hanno acquisito la patente D e la CQC e sono state opportunamente affiancate dal personale di movimento per complessive 182 ore.

In ambito Sicurezza, sono stati realizzati in riferimento alla specifica normativa del Settore Navigazione Lacuale corsi di aggiornamento per la Sicurezza a Bordo che hanno visto coinvolto tutto il personale abilitato alla navigazione.

Nel settore Esercizio TPL Gomma oltre alla formazione per neoassunti sono state erogate 8 ore di formazione sull'utilizzo del tachigrafo digitale per un totale di circa 2.000 ore.

Particolare attenzione è stata rivolta ai dipendenti del settore Impianti a Sede Fissa interessati da interventi per il conseguimento dell'abilitazione di agente di sorveglianza/agente itinerante percorsi meccanizzati città di Perugia, formazione relativa alla verifica periodica delle abilità degli addetti al primo soccorso per l'impianto Minimetro e formazione sulla disciplina di accesso all'interno della linea e gestione delle interferenze.

SVILUPPO ORGANIZZATIVO

Si è perfezionato il primo processo di ottimizzazione del modello organizzativo delle strutture di staff accorpando in ambito strategie i processi di commerciale e marketing nell'ottica di una visione integrata e sistemica; si è quindi andati a modificare l'articolazione organizzativa delle strutture di staff di Busitalia avviando una prima razionalizzazione delle strutture di primo riporto dell'AD. Razionalizzazione che si è continuata anche nella seconda metà dell'anno con l'istituzione di nuova struttura dirigenziale a diretto supporto del Responsabile Amministrazione Finanza e Societario.

Sempre in tale ottica di razionalizzazione dei processi in questione, la struttura organizzativa *Long Haul* è stata soppressa, e il presidio di relativo processo di sviluppo business è confluito "ratione materiae" nella competente struttura di Strategia, Sviluppo Mercati e Commerciale.

I processi di Acquisti da un lato e Sistemi Informativi dall'altro – che nel precedente assetto organizzativo erano uniti – sono stati correttamente separati istituendo due focus specifici sui rispettivi *target* in particolare per temi "sensibili" quali quelli del processo negoziale.

Sempre nell'anno 2018 è continuata l'attività di ricezione delle Disposizioni di Gruppo e mappatura dei meccanismi di funzionamento con l'emanazione di dieci importanti procedure tra cui quella in tema di gestione attività negoziale e quella di operazioni societarie e di portafoglio.

Infine, a seguito dell'entrata in vigore del GDPR nel maggio 2018, con apposita delibera del CdA è stato istituito un *Data Protection Officer* in ambito Busitalia Sita Nord e controllate e, conseguentemente, è stato nominato un Referente *Data Protection*.

COMUNICAZIONE

Anche nel 2018, Busitalia ha contribuito a dare supporto a FSI nella progettazione della NUOVA SOCIAL INTRANET di Gruppo grazie anche al lavoro svolto dai *change agent* che hanno collaborato in qualità di collettori delle famiglie professionali spesso operative di provenienza e all'individuazione dei *content owner* che saranno poi coloro che, a valle del percorso formativo già avviato, parte attiva nella redazione delle pagine di interesse della NSI.

Tra le diverse iniziative di Comunicazione è da annoverare il primo OPEN DAY di Busitalia che si è tenuto a maggio 2018 nella sede della Direzione Regionale Umbria – Perugia, finalizzato a far entrare i figli dei colleghi, negli impianti, nelle officine, nei depositi, nelle sale operative, nelle sale riunioni, nei nostri uffici.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Nell'ambito di un sistema di relazioni industriali incentrato su politiche di concertazione finalizzate a promuovere da un lato la partecipazione dei lavoratori e dall'altro il perseguimento degli obiettivi strategici della società, nell'anno 2018, l'attività relazionale con le OO.SS. e R.S.A./R.S.U. (sia in Toscana che in Umbria) è stata condotta in un clima non caratterizzato da evidenti conflittualità.

Il confronto con le OO.SS. ha consentito di addivenire alla stipula alcuni importanti accordi.

Successivamente all'armonizzazione contrattuale operata nei territori della Toscana, la Commissione Paritetica ha completato i propri lavori; ciò ha permesso di raggiungere l'intesa tra la Società e le OO.SS. /RSU Toscane in merito all'armonizzazione delle retribuzioni aziendali ai sensi dell'art. 81 CCA.

Viceversa, per quanto riguarda la Direzione Regionale Umbria (la cui armonizzazione è stata completata nel 2017) si è proceduto all'avvio dei lavori della Commissione Paritetica Territoriale. La conclusione delle attività della Commissione è prevista entro il primo semestre del 2019.

Sono stati firmati gli accordi sul Premio di Risultato annuale (periodo di riferimento 1^ gennaio 2018 – 31 dicembre 2018) relativamente al personale di Busitalia Corporate, Direzione Regionale Toscana e Direzione Regionale Umbria con anche gli specifici riferimenti all'opzione della scelta dei servizi di *welfare* in quote variabili.

SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATO

Busitalia – Sita Nord è in possesso delle Certificazioni conformi ai requisiti delle norme UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015, BS OHSAS 18001:2007 (perimetro Corporate, Direzione Regionale Toscana e Direzione Regionale Umbria).

Busitalia – Sita Nord possiede inoltre la Certificazione UNI EN 13816:2002 presso la Direzione Regionale Toscana e la Certificazione SA8000:2014 presso la Direzione Regionale Umbria.

Nell'anno 2018 sono state concretizzate le seguenti attività di sistema:

1. Rinnovo della Certificazione UNI EN 13816 effettuato nel mese di gennaio (perimetro Direzione Regionale Toscana);
2. Rinnovo della Certificazione BS OHSAS 18001 effettuato nel mese gennaio (perimetro Corporate, Direzione Regionale Toscana e Direzione Regionale Umbria);
3. Rinnovo della Certificazione UNI EN ISO 9001 effettuato nel mese di febbraio (perimetro Corporate, Direzione Regionale Toscana e Direzione Regionale Umbria);
4. Rinnovo della Certificazione UNI EN ISO 14001 effettuato nel mese di marzo (perimetro Corporate, Direzione Regionale Toscana e Direzione Regionale Umbria);
5. Estensione del Sistema di Gestione Ambientale di Busitalia – Sita Nord al 50% del perimetro della Direzione Regionale Umbria: progetto concretizzato nel mese di Dicembre 2018 con l'audit effettuato dall'Ente di Certificazione;
6. Rinnovo della Certificazione SA 8000:2014 effettuato nel mese di dicembre (perimetro Direzione Regionale Umbria).

Nel corso dell'anno sono state altresì effettuate le attività finalizzate alla transizione delle norme UNI EN ISO 9001 e UNI EN ISO 14001 alle rispettive edizioni 2015.

Nel mese di febbraio 2019 sono effettuate le seguenti attività:

1. Mantenimento della Certificazione BH OHSAS 18001 con estensione del sistema a circa il 40% del perimetro della Direzione Regionale Umbria;
2. Mantenimento della Certificazione UNI EN 13816 presso la Direzione Regionale Toscana.

AMBIENTE

In accordo alla Politica aziendale del Sistema di Gestione Integrato di Busitalia – Sita Nord, sono state attuate nell'anno 2018 varie attività finalizzate al miglioramento delle *performance* ambientali.

È stato attivato su un campione significativo della flotta un nuovo sistema innovativo di monitoraggio telematico, che ha consentito un rilevamento puntuale dei consumi ed in particolare delle performance di guida degli autisti al fine di individuare le aree di miglioramento su cui intervenire attraverso percorsi formativi di addestramento finalizzati a migliorare le prestazioni personali dello stile di guida, in termini di riduzione dei consumi e maggiore sicurezza stradale.

Si rileva inoltre l'immissione nel parco veicolare di 87 nuovi autobus Euro 6 dotati di tecnologie costruttive e di dispositivi in grado di garantire bassi consumi. I nuovi autobus hanno sostituito veicoli di vecchia generazione ottenendo, oltre alla riduzione dei consumi, un sostanziale abbattimento delle emissioni particolato e degli ossidi di azoto. La contemporanea riduzione dei consumi e l'incremento della capacità di carico dei nuovi veicoli rispetto a quelli sostituiti hanno determinato altresì una riduzione significativa delle emissioni di CO2 espressi in g/P.km.

Per ridurre le emissioni in atmosfera la Società ha effettuato la sostituzione di alcuni impianti di riscaldamento degli uffici con sistemi di ultima generazione ad alta efficienza che hanno consentito altresì un significativo risparmio dei consumi.

Per ridurre l'approvvigionamento idrico è stata completata l'installazione di sistemi a ciclo chiuso per il recupero delle acque trattate da riutilizzare per il lavaggio del materiale rotabile.

Per consentire una più efficace gestione dei rifiuti, sono state intensificate le azioni di sensibilizzazione del personale tecnico coinvolto nel processo in relazione alle fasi di stoccaggio, trasporto e smaltimento, procedendo altresì all'aggiornamento delle relative Procedure Operative di riferimento e delle planimetrie relative alla corretta ubicazione dei depositi temporanei dei rifiuti speciali.

Sono stati altresì posti in essere una serie di interventi strutturati finalizzati al miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza dei lavoratori e di adeguamento ai migliori standard ambientali.

Si segnala infine che nel corso del 2018 sono state effettuate le attività di rinnovo delle Certificazioni UNI EN ISO 9001, UNI EN ISO 14001, BS OHSAS 18001, UNI EN 13816 e SA8000 ed è stato sviluppato il percorso intrapreso presso la Direzione Regionale Umbria, finalizzato all'estensione dei Sistemi di Gestione Ambientale e per la Salute e la Sicurezza sul lavoro agli *asset* ad oggi non certificati.

Si segnala inoltre l'aggiornamento del Manuale Ambiente, Qualità e Sicurezza in funzione delle variazioni organizzative e dell'adeguamento alle disposizioni normative UNI EN ISO 9001 e 14001 previste dalle edizioni 2015.

Busitalia – Sita Nord tutti gli anni dà il proprio contributo alla Struttura Politiche Ambientali di FSI per la definizione del Rapporto di Sostenibilità di Gruppo, comunicando con trasparenza il proprio impegno per la costruzione di uno sviluppo sostenibile.

CLIENTI

Per una migliore conoscenza della dimensione assunta dal "Gruppo" Busitalia, si riporta qui di seguito la sintesi delle percorrenze vendute da Busitalia e dalle controllate.

	Produzione (km*vetture)		Variazione
	2018	2017	
Busitalia – Sita Nord, Direzione Toscana	11.695.130	11.859.567	-164.437
Busitalia – Sita Nord, Direzione Umbria	23.661.386	24.429.284	-767.898
ATAF Gestioni	15.086.370	14.696.794	389.576
Busitalia Veneto	27.378.372	27.267.078	111.294
Busitalia Rail Service	17.042.048	17.270.633	-228.585
Busitalia Campania	11.080.490	10.924.485	156.005
Busitalia Simet	9.709.539	7.051.888 *	2.657.651
Firenze City SightSeeing	250.000	240.986	9.014
Q-BUZZ - NL	51.862.479	17.238.684**	34.623.795
Totale	167.765.814	130.979.399	36.786.415
* dal 01 aprile 2017			
** dal 01 settembre 2017			

DIREZIONE REGIONALE TOSCANA

Si riporta di seguito il dettaglio delle percorrenze vendute dalla Direzione Regionale Toscana nel 2018 e nel 2017 a confronto:

	Produzione (km*vetture)		variazione
	2018	2017	
TPL Extraurbano gomma	10.307.305	10.340.353	-33.048
Servizi a mercato turistici	1.145.820	1.275.912	-130.092

Servizi sostitutivi treno	242.005	243.302	-1.297
Totale	11.695.130	11.859.567	-164.437

Anche per il 2018, il servizio di trasporto pubblico locale in Toscana è stato svolto da Busitalia per conto delle società consortili (Scarl), nelle more della stipula del Contratto Ponte, il cui iter è stato descritto nel paragrafo "Principali eventi dell'esercizio", con riferimento all'evoluzione della procedura di gara a bacino unico in Toscana.

In considerazione del fatto che Busitalia non ha partecipato alla procedura di gara – autonoma e complementare rispetto a quella a bacino unico indetta dalla Regione Toscana – relativa ai cosiddetti "lotti deboli", relativa ad alcuni bacini minori, bandita dalla Città Metropolitana, sono stati anche adottati i necessari provvedimenti nell'ambito delle Scarl interessate da tale procedura.

Aggiornamenti tariffari TPL e sistema integrato Ferro-Gomma Pegaso.

In Toscana, con la sottoscrizione dell'Accordo Ponte siglato in data 29/12/2017 tra la Regione Toscana e ONE Scarl, il nuovo operatore unico toscano, dal 1° Luglio 2018 è entrato in vigore il nuovo sistema tariffario valido per tutta la Regione Toscana ovvero per tutte le Scarl e Aziende che erogano servizi di TPL, quindi anche per le Scarl di cui fa parte BUSITALIA: ACV-Autolinee Chianti Valdarno, AMV-Autolinee Mugello Valdisieve, EM-Etruria Mobilità, PB-Più Bus, SM-Siena Mobilità.

Il nuovo sistema tariffario si caratterizza per:

- Introduzione delle agevolazioni ISEE che si applicano su tutte le formule di abbonamento;
- Un aumento generalizzato su tutte le tariffe, ad esclusione delle prime 2 fasce ISEE dell'abbonamento mensile e trimestrale, per le quali si registra una diminuzione rispetto al tariffario precedente;
- Introduzione di nuove tipologie di titolo di viaggio:
 - Carnet 4 corse (era presente solo nella Scarl di EM)
 - Abbonamento Studente 10 mesi (era presente solo nella Scarl di EM)
 - Abbonamento Annuale Studente.

Anche il piano tariffario PEGASO, sistema integrato ferro-gomma combinato con i servizi urbani della città di origine/destinazione, ha subito un adeguamento tariffario per effetto della nuova disciplina tariffaria, entrato in vigore dal 1/7/2018 e successivamente rimodificato dal 1/10/2018.

A seguito dell'avvio del Lotto Debole dal 15/9/2018 e dell'approvazione del documento sull'integrazione tariffaria con i lotti 2 e 3 del Bacino Metropolitan (come da Atto Dirigenziale N. 1809 del 28/08/2017) nel primo anno di vigenza contrattuale, così come riconosciuto anche nell'Accordo Ponte 2018/2019, il ricavo da traffico di BUSITALIA derivante dalle Scarl ACV e AMV risente della decurtazione della quota parte di retrocessione a COLBUS sia per il ricavo desunto dalla vendita dei titoli di viaggio a tariffazione ordinaria che per la competenza del venduto PEGASO riferito al periodo Gennaio-Settembre poiché da Ottobre COLBUS è entrato a far parte delle Aziende destinatarie di ripartizione tariffaria del Sistema regionale PEGASO.

Sempre in Toscana, sono state promosse e confermate campagne di co-marketing mirate alla divulgazione di eventi e progetti attraverso spazi di comunicazione aziendali.

Busitalia, tramite Ataf Gestioni, azienda controllata operante sul territorio metropolitano di Firenze, ha aderito a 15 accordi di co-marketing con altrettanti partner presenti sul territorio fiorentino: da fondazioni museali a operatori teatrali, da società sportive a cinema locali.

Le *partnership* strette sono finalizzate esclusivamente alla promozione del trasporto pubblico locale (urbano ed extraurbano) e alla creazione di valore aggiunto per i Clienti.

Gli obiettivi sono raggiunti con:

- 1) l'applicazione di scontistiche per eventi/manifestazioni/spettacoli/concerti;
- 2) l'organizzazione di iniziative straordinarie;
- 3) la realizzazione di agevolazioni su iscrizioni;
- 4) la concessione di spazi informativi per l'azienda;
- 5) l'inserimento di messaggi che promuovano l'utilizzo del trasporto pubblico o che diano informazioni utili su come spostarsi con i mezzi pubblici.

A fronte delle prestazioni sopra specificate, Busitalia ha messo a disposizione i propri canali di comunicazione.

La scelta e la ricerca dei *partner* territoriali con i quali intraprendere collaborazioni, sono state effettuate al fine di rispondere alle esigenze/gusti delle varie tipologie di target e spaziano, quindi, in diverse aree di interesse (sport, svago, tempo libero, cultura, corsi di formazione, shopping).

Per quanto riguarda i servizi a mercato, si segnala nel 2018:

- L'attivazione della vendita sui canali Trenitalia del servizio The Mall integrato ai servizi di Alta Velocità Trenitalia;
- Azioni promozionali al servizio The Mall "on site" presso la stazione SMN di Firenze con l'ausilio di hostess;
- L'attivazione della vendita dei biglietti Volainbus sulle *Self Service* di Ataf Gestioni.

DIREZIONE REGIONALE UMBRIA

La Società, nell'ambito del bacino relativo alla Regione Umbria, opera nei seguenti comparti:

- Trasporto pubblico su gomma;
- Trasporto pubblico su ferro;
- Navigazione sul lago Trasimeno;
- Servizi di mobilità alternativa.

Si riportano qui di seguito i principali indicatori di produzione per ogni singolo comparto, relativi al periodo di esercizio 2018 della Società.

Trasporto pubblico su gomma – produzione in Km e passeggeri trasportati

La Direzione Regionale Umbria ha effettuato nel corso del 2018 una produzione complessiva di servizi su gomma pari a 22,6 milioni di Km circa, così articolati:

- Servizi di trasporto pubblico locale, per conto delle tre Scarl controllate da Busitalia: 21,1 milioni di Km circa;
- Servizi a mercato (noleggi e servizi turistici), per circa 0,9 milioni di Km;
- Servizi sostitutivi, per circa 0,5 milioni di Km.

La produzione ha registrato un leggero decremento rispetto all'anno precedente, dovuto essenzialmente a:

- Minori percorrenze TPL prodotte a seguito delle riduzioni di volumi dai Comuni di Perugia, Terni e Foligno;
- Stabili percorrenze servizi sostitutivi in sub affido da Busitalia Rail Service;
- Maggiori percorrenze dei servizi di noleggio autobus in attuazione del progetto di incremento della redditività.

Di seguito il numero di passeggeri trasportato con il Servizio di TPL su gomma distinti per tipologia di titolo di viaggio:

Passeggeri con abbonamento	25.811.295
Passeggeri con biglietto	6.079.017
TOTALE	31.890.312

Trasporto pubblico su ferro – produzione in Km e passeggeri trasportati

Contratti	Percorrenze treni Km
Regione Umbria	72.926
Sub affidamento servizi Direzione Reg. Trenitalia Umbria	48.243
Sub affidamento servizi Direzione Reg. Trenitalia Lazio	952.266
Totale	1.073.435

- Servizi trasporto ferroviario su rete regionale

Il servizio di trasporto ferroviario su rete regionale è stato caratterizzato dal prosieguo della sospensione totale del servizio ferroviario commerciale, disposta già dal 13 settembre 2017, con contestuale effettuazione dei servizi sostitutivi automobilistici al fine di garantire la continuità del servizio pubblico e nel contempo soddisfare le esigenze dei clienti dei servizi, così come previsto dal contratto in essere con la Regione dell'Umbria.

Dal 25 ottobre 2018 è stato, in parte, riattivato l'esercizio commerciale, a seguito dei lavori di rinnovo dell'armamento effettuati, seppur limitatamente alla tratta Città di Castello – Perugia Ponte San Giovanni.

Sul fronte del personale adibito ai servizi di trasporto ferroviario su rete regionale è proseguito l'impiego dello stesso in altre attività (*verifica dei titoli di viaggio sia sui servizi automobilistici sostitutivi attivati in sostituzione del preesistente servizio ferroviario, sia sui servizi di TPL urbano ed extraurbano afferente alle residenze di servizio del personale ferroviario*) e il distacco temporaneo di personale con qualifica di macchinista e capotreno presso T.F.T. – Gruppo L.F.I. e Trenitalia Direzione Regionale Lazio e Toscana.

Con la riattivazione dal 25 ottobre 2018 del servizio commerciale sulla tratta Città di Castello – Perugia Ponte San Giovanni è stato sospeso il distacco di N. 3 unità di personale presso Trenitalia Direzione Regionale Toscana.

- **Servizi trasporto ferroviario su rete regionale: passeggeri trasportati**

Passeggeri	67.968
------------	--------

Il dato è rappresentativo dei passeggeri trasportati dal 25 ottobre 2018 con la riapertura del servizio commerciale per la tratta Città di Castello – Perugia Ponte San Giovanni.

- **Servizi trasporto ferroviario in sub affidamento da Trenitalia**

Nell'anno 2018 è proseguito lo svolgimento dei servizi in sub affidamento da Trenitalia per le tratte Terni - L'Aquila e Terni-Roma (Trenitalia Regionale Lazio) e Foligno Terontola (Trenitalia Regionale Umbria).

La produzione registra a consuntivo un incremento dei volumi dei servizi in sub affidamento da Trenitalia Regionale Lazio con riferimento alla tratta Terni-Roma.

Servizi di navigazione sul lago Trasimeno

La gestione dei servizi di navigazione sul Lago Trasimeno fa rilevare nell'anno 2018 un incremento, rispetto alle previsioni, nel volume dei servizi e nelle frequentazioni, incremento conseguente alla ripresa dei flussi turistici che avevano subito una flessione nel decorso anno per effetto degli eventi sismici dell'anno 2016.

- Produzione in chilometri: 69.745
- Numero passeggeri trasportati: 355.002

Servizi di mobilità alternativa (totale impianti 135)

La gestione complessiva degli impianti (funicolare - scale mobili – tappeti mobili – ascensori) nel territorio regionale è stata soggetta, anche nel corrente anno, alle periodiche visite ispettive da parte degli organi preposti risultate tutte con esiti positivi.

Per quanto riguarda il sistema di mobilità alternativa nella città di Perugia è stato ultimato il progetto di centralizzazione della sala unica di controllo presso la Rocca Paolina di tutti i dispositivi di comando e controllo degli impianti meccanizzati precedentemente presenti in tre postazioni.

Di seguito si riportano i volumi dei passeggeri trasportati nell'anno 2018:

- Sistema Minimetro: 5.499.281
- Sistema Città di Perugia: 6.739.190
- Mobilità alternativa Amelia: 100.000
- Mobilità alternativa Orvieto: 935.167
- Mobilità alternativa Cascia: 385.000
- Mobilità alternativa Spoleto: 1.590.824
- Mobilità alternativa Foligno: 21.600

Per quanto riguarda i passeggeri trasportati nell'anno 2018 negli impianti di Spoleto e Cascia gli stessi hanno registrato un incremento derivante dalla ripresa dei flussi turistici che avevano subito una flessione per effetto degli eventi sismici dell'anno 2016.

Inoltre è da evidenziare la prosecuzione del Progetto "Laboratorio Umbria".

Il progetto, avviato nell'anno 2016, con ambiti di intervento nei servizi, bigliettazione, infrastrutture e infomobilità, è proseguito nell'esercizio 2018 con l'obiettivo di effettuare i seguenti interventi:

Servizi

- Completamento dell'attività di incremento dei servizi bus di adduzione alle stazioni in coincidenza con i servizi ferroviari.

Bigliettazione integrata

- Completamento del progetto di integrazione tariffaria in Umbria, con estensione al *target commuters*, tramite l'offerta dei titoli abbonamenti Umbria.GO commercializzati a partire dal mese di gennaio 2018. L'ambito di utilizzo è lo stesso del biglietto turistico Umbria.GO, attivato nel mese di ottobre 2017, e consente, quindi, di viaggiare ovunque e con qualsiasi mezzo su tutta la rete del trasporto pubblico regionale e locale, nell'ambito dei confini tariffari della Regione Umbria, sui servizi gestiti da Busitalia Sita Nord (autobus, funicolare, treni regionali e traghetti Lago Trasimeno), Trenitalia (treni regionali e regionali veloci) e Minimetrò (metropolitana leggera nell'ambito del Comune di Perugia).

Infrastrutture e infomobilità

- Completamento del progetto di attivazione, in *partnership* con Rete Ferroviaria Italiana e Centostazioni, di monitor informativi sui servizi programmati gomma, urbani ed extraurbani, nelle stazioni ferroviarie di Assisi, Spoleto, Orvieto e Terni, nonché di monitor informativi sui servizi Trenitalia presso il Terminal Bus di Piazza Partigiani a Perugia e la Stazione di Monte della Funicolare di Orvieto. Completamento attività sul progetto con Centostazioni per rendere la stazione ferroviaria di Perugia una delle stazioni Hub Mobilità Integrata.

Progetto NUGO

- Progetto strategico di Ferrovie dello Stato Italiane, cui aderisce Busitalia, avente l'obiettivo di creare una piattaforma per la vendita di soluzioni di viaggio ai clienti prendendo in considerazione tutte le modalità di trasporto (bus, treno, auto, bici, ecc). La fase di lancio, attuata nel mese di giugno 2018, prevede, per le aziende del "Gruppo" Busitalia, la vendita di ticket digitali visibili tramite APP dal sistema NUGO.

La qualità percepita: *Customer Satisfaction*

Nel corso del 2018 sono state effettuate le indagini di *customer satisfaction* sui bacini in cui opera Busitalia - Sita Nord, in Umbria – urbano, extraurbano, navigazione, mobilità alternativa - e Toscana. I periodi di rilevazione sono stati due, uno a giugno/luglio 2018, indirizzato ad un *target* di abbonati raggiunto con un'indagine telefonica CATI, l'altro a novembre/dicembre 2018, con una rilevazione estensiva sul campo destinata agli *users* del servizio, sia regolari che saltuari, effettuata con interviste CAPI (*face to face*), in ambito urbano, e questionario in autocompilazione, in ambito extraurbano. Il piano di campionamento, in particolare quello definito sul campo, è di tipo stratificato per bacini e linee, con estrazione delle unità statistiche di tipo casuale.

Oltre al profilo socio comportamentale, l'indagine ha rilevato la percezione dei clienti sull'efficienza del servizio reso, attraverso una serie di indicatori per i quali è stata chiesta una valutazione su una scala da 1 a 10.

Risultati *Customer Satisfaction* sui servizi extraurbani di Busitalia

Per i servizi extraurbani in Umbria sono stati intervistati 2.250 clienti, prevalentemente di sesso femminile (53,3%) e di età non superiore a 35 anni (74,2%). Il 61,2% degli intervistati utilizza il servizio extraurbano prevalentemente per studio (64,8%). Il 79,7% si avvale del servizio pubblico almeno 3 giorni alla settimana.

Per i servizi extraurbani in Toscana sono stati intervistati 1.507 clienti sui servizi direttamente offerti da Busitalia – Sita Nord. Il profilo socio-demografico è rappresentato da clienti prevalentemente di sesso femminile (51,4%) di età non superiore a 35 anni (54,6%), che utilizzano abitualmente l'autobus per ragioni di studio (40,4%) o per lavoro (43,3%); il 75,3% di essi utilizza il servizio almeno 3 giorni a settimana.

Soddisfazione sui servizi extraurbani

Gli aspetti del servizio proposti, da valutare secondo una scala da 1 a 10¹¹, hanno ottenuto le seguenti percentuali di soddisfazione, raggruppate in macro-fattori, calcolate al netto delle mancate risposte e considerando soddisfatti coloro che hanno espresso un giudizio pari o superiore a 6/10:

SODDISFATTI (%)	UMBRIA	TOSCANA
SERVIZIO COMMERCIALE	88,2	79,4
INFORMAZIONI ALLA CLIENTELA	77,2	66,0
COMPORTEMENTO DEL PERSONALE	87,4	85,1
SICUREZZA	88,8	86,0
COMFORT	79,0	69,6
REGOLARITÀ / ORGANIZZAZIONE	75,9	64,7
INTEGRAZIONE MODALE	78,2	71,2
ATTENZIONE ALL'AMBIENTE	80,3	75,2
PULIZIA	68,6	58,2
SODDISFAZIONE COMPLESSIVA	86,6	81,1

Risultati *Customer Satisfaction* sui servizi urbani di Busitalia in Umbria¹²

Per i servizi urbani in Umbria sono stati intervistati 3.329 clienti sui servizi offerti nelle città di Perugia, Terni, Foligno, Spoleto, Orvieto, Assisi e Todi. Sono clienti prevalentemente di sesso femminile (60,3%) e di età non superiore a 35 anni (51,5%).

¹¹ "Potrebbe esprimere un giudizio attribuendo un punteggio da 1 (per niente soddisfatto) a 10 (pienamente soddisfatto) ai seguenti aspetti del servizio?"

¹² Risultati complessivi delle rilevazioni di giugno/luglio e novembre/dicembre 2018.

Il 37,9% degli intervistati utilizza il servizio urbano prevalentemente per studio. Il 70,9% si avvale del servizio pubblico almeno 3 giorni a settimana.

Soddisfazione sui servizi urbani

Anche sul servizio urbano gli aspetti del servizio proposti dall'intervistatore sono stati valutati secondo una scala da 1 a 10¹³, ottenendo le seguenti percentuali di soddisfazione, raggruppate in macro-fattori:

SODDISFAZIONE	%
SERVIZIO COMMERCIALE	96,1
INFORMAZIONI ALLA CLIENTELA	94,2
COMPORAMENTO DEL PERSONALE	95,7
SICUREZZA	95,8
COMFORT	89,0
REGOLARITÀ / ORGANIZZAZIONE	87,1
INTEGRAZIONE MODALE	89,4
ATTENZIONE ALL'AMBIENTE	94,1
PULIZIA	90,4
SODDISFAZIONE COMPLESSIVA	94,6

Il servizio di trasporto urbano in Umbria nel 2018 registra un livello di soddisfazione complessiva con valutazione «overall» pari a 94,6% di clienti soddisfatti.

¹³ "Potrebbe esprimere un giudizio attribuendo un punteggio da 1 (per niente soddisfatto) a 10 (pienamente soddisfatto) ai seguenti aspetti del servizio?"

QUADRO MACROECONOMICO

L'andamento dell'economia internazionale è stato caratterizzato nel corso dell'anno dalla mancanza di regolarità e dal rallentamento della crescita di alcune economie avanzate. Sul finire dell'anno alcuni elementi –la Brexit, la guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina, il crollo del prezzo del petrolio - hanno accentuato la percezione di una più imminente frenata dell'economia. Secondo le più recenti previsioni di Prometeia, il Pil mondiale è cresciuto allo stesso ritmo dell'anno precedente (+3,7%), mentre il commercio mondiale ha subito un'attenuazione dopo il forte slancio registrato nel 2017, a causa dell'intensificarsi delle misure protezionistiche. Il prezzo del petrolio Brent è gradualmente aumentato nel corso del 2018, salendo al di sopra degli 80 dollari USA al barile.

In prospettiva le proiezioni indicano che la crescita mondiale dovrebbe rallentare ancora, +3,3% nel 2019, e mantenersi più o meno stabile nei due anni successivi, mentre l'indebolimento della domanda globale e l'impatto dei dazi dovrebbe mantenere il commercio mondiale su livelli modesti.

Tra i paesi ad economia avanzata l'economia degli **Stati Uniti** ha proseguito su un sentiero di crescita sostenuto e uniforme a tutte le componenti della domanda. Favorita dalla riforma fiscale e dall'aumento della spesa pubblica l'economia americana ha registrato l'anno migliore degli ultimi dieci in termini di crescita del Pil (+2,9%). La dinamica dei consumi delle famiglie, beneficiando del positivo andamento del tasso di occupazione (+3,9) e di una crescita salariale in accelerazione, si è mantenuta ad un ritmo medio annuo intorno al 3%.

Dati economici mondiali		2017	2018
		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
PIL			
	Mondo	3,7	3,7
	Paesi avanzati	2,3	2,1
	USA	2,2	2,9
	Giappone	1,9	0,7
	Area euro	2,5	1,9
	Paesi emergenti	4,6	4,6
	Cina	6,8	6,6
	India	6,4	7,8
	America Latina	1,0	0,9
Petrolio (Brent \$ per barile)		54,9	72,0
Commercio mondiale		4,8	4,1
<i>Fonte dati: Prometeia, dicembre 2018</i>			

L'economia del **Giappone** ha evidenziato una contrazione, con un calo generalizzato dell'andamento dei principali indicatori economici sul quale ha pesantemente influito il disastroso terremoto di Osaka e le alluvioni estive. Il rallentamento del Pil, dall'1,9% del 2017 allo 0,7% del 2018, e la bassa inflazione (+1%), ben al di sotto del target ufficiale del 2%, depone in favore della prosecuzione di una politica monetaria accomodante.

Complessivamente il tasso di crescita delle economie dei paesi industrializzati è stato del 2,1% contro il 2,3% dell'anno precedente.

Nelle economie emergenti la crescita è stata influenzata dal rialzo dei tassi di interesse, dall'incertezza relativa alle politiche commerciali e dall'indebolimento della sostenuta espansione dell'economia cinese degli anni passati. Tuttavia, l'espansione economica si è rafforzata in **India**, sostenuta dalla domanda interna assicurata dalla imponente spesa pubblica, ed è rimasta comunque sostenuta in **Cina**. Il Pil della **Cina**, pur mostrando una marginale decelerazione rispetto all'anno precedente (6,6% del 2018 contro il 6,8% del 2017), è rimasto in linea con gli obiettivi fissati dalle autorità governative grazie alla solidità dei consumi e al sostegno di politiche espansive per stabilizzare la crescita. Il quadro congiunturale si è rafforzato in **Russia**, riflettendo i rialzi delle quotazioni petrolifere e dalla crescita della domanda interna. In **Brasile**, dopo gli effetti negativi provocati dallo sciopero dei trasportatori e l'incertezza politica, l'economia ha mostrato, sul finire dell'anno, segnali di ripresa: la crescita del Pil (+1,2%) è rimasta in linea con quella dell'anno precedente, sostenuta dai consumi, dalle migliori condizioni del mercato del lavoro e da una politica monetaria accomodante, a fronte di pressioni inflazionistiche che permangono su livelli contenuti.

	2017	2018	2017	2018
	Prodotto interno lordo		Inflazione	
	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
Area				
Euro	2,5	1,9	1,5	1,7
Germania	2,5	1,5	1,7	1,8
Francia	2,3	1,5	1,2	2,1
Italia	1,6	0,9	1,2	1,2
Spagna	3,0	2,5	2,0	1,8

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2018

Nell'**area** dell'**euro** il ritmo di espansione dell'economia si è ridotto più di quanto atteso. La crescita del Pil si è fermata all'1,9%; da un lato sostenuta dalla domanda interna, dall'altro contrastata dalla forte decelerazione del commercio mondiale che ha indebolito la componente estera della domanda stessa.

La situazione del mercato del lavoro, nonostante la flessione della crescita economica, ha continuato a migliorare anche nel 2018, con un tasso di disoccupazione sceso all'8,0%. L'aumento del prezzo del petrolio ha determinato un aumento dell'inflazione che, misurata sull'indice armonizzato dei prezzi al consumo, è risultata in media dell'1,7% mentre l'inflazione di fondo, che non tiene conto dei prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari, è rimasta relativamente contenuta.

In **Germania**, a causa della sostanziale caduta della produzione di autovetture, il Pil, in rallentamento rispetto al 2017, è cresciuto dell'1,5%, principalmente grazie ai consumi e alla domanda interna. In rallentamento anche l'economia della **Francia** (+1,6%) che ha scontato, oltre alla debolezza della domanda interna, l'impatto negativo delle recenti proteste dei gilet gialli. L'economia della **Spagna**, anche per il 2018 la più dinamica tra le economie dell'area euro, ha mantenuto la sua fase espansiva (+2,5%) seppur mostrando una tendenza alla moderazione nella sua crescita.

L'attenuarsi degli impulsi espansivi del 2017 – crescita economica globale, basso prezzo del petrolio, politica monetaria espansiva - nel corso del 2018 ha indebolito progressivamente la crescita dell'economia italiana, che ha risentito in particolare del rallentamento del commercio mondiale. L'incremento congiunturale del prodotto interno lordo ha comunque fatto registrare nel primo trimestre una variazione positiva dello 0,3%, grazie al sostegno della domanda interna, per poi proseguire nel secondo trimestre ad un ritmo leggermente inferiore (+0,2%), registrando un rallentamento della produzione industriale. Nei mesi estivi è proseguito il rallentamento dell'economia portando a una contrazione, seppur lieve, del prodotto dello 0,1% in un contesto esterno caratterizzato dai condizionamenti delle tensioni protezionistiche, dall'incertezza degli effetti dell'uscita della Gran Bretagna dall'UE, dal rialzo del prezzo del petrolio. Tale rallentamento è stato principalmente dovuto alla contrazione della domanda interna a fronte di un leggero miglioramento delle esportazioni. Il quadro congiunturale non è migliorato negli ultimi mesi dell'anno, anche se la graduale normalizzazione nel settore automobilistico ha contribuito – secondo le più recenti stime - a un modesto recupero della crescita economica nel quarto trimestre (+0,1%). Alla luce degli andamenti congiunturali, la previsione di crescita del Pil sarà dello 0,9%, grazie alla tenuta della domanda interna e alla spesa per investimenti, sia pur con un contributo negativo della domanda estera netta.

PIL e componenti principali	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
PIL	0,3	0,2	-0,1	0,1
Domanda interna	0,3	0,7	-0,2	0,1
Spesa delle famiglie e ISP	0,4	0,0	-0,1	0,1
Spesa delle AP	0,0	0,2	0,0	0,1
Investimenti fissi lordi	-0,8	2,8	-1,1	0,7
- costruzioni	0,1	0,7	0,5	0,4
- altri beni di investimento	-1,4	4,5	-2,2	1,0
Importazioni di beni e servizi	-2,6	2,4	0,8	1,2
Esportazioni di beni e servizi	-2,3	0,6	1,1	1,2

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2018

La debolezza della fase ciclica e gli effetti del rallentamento dei prezzi dei beni energetici degli ultimi mesi dell'anno hanno contribuito a determinare una bassa intensità inflattiva: in media annua i prezzi al consumo hanno registrato una crescita dell'1,2% e l'inflazione di fondo, al netto degli energetici e degli alimentari freschi, è stata pari a +0,7%. Positivo l'andamento dell'occupazione, con una crescita su base annua dello 0,4%, pari a 99 mila unità (Istat, novembre 2018) e un tasso di disoccupazione che è sceso al 10,5%.

Per il 2019, una prosecuzione della crescita congiunturale con la stessa intonazione degli ultimi trimestri rimane la previsione più probabile, con una la crescita del Pil di circa lo 0,5%.



ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Secondo l'ultimo rapporto Audimob (2017)¹⁴, nel complesso, la domanda di mobilità degli italiani registra una contrazione, secondo una tendenza che caratterizza gli ultimi quattro anni. Nel giorno feriale medio nel 2017, si stimano 97,9 milioni di spostamenti a fronte dei 111,7 milioni del 2014, con un calo del 12%.

Il fenomeno è più marcato in termini di passeggeri*km trasportati, che si riducono del 26% circa fra il 2014 ed il 2017.

Rispetto all'anno di picco, il 2015, le distanze medie percorse si sono ridotte e le motivazioni dello spostamento sono mutate. Gli spostamenti avvengono sempre di più in prossimità delle aree urbane e in modo non sistematico. Lo spostamento medio totale si riduce dai 13,6 km del 2015 ai 10,6 km del 2017, mentre quelli urbani subiscono una lieve flessione, da 4,7 km del 2015 a 4,2 km del 2017.

Nelle aree urbane la motivazione prevalente degli spostamenti è quella legata al tempo libero (41,2%), mentre lo spostamento casa-scuola/lavoro si è ridotto a meno di un terzo del totale (27,1%), secondo anche agli spostamenti dovuti alla "gestione familiare" (30,6%).

A fronte di questa dinamica, nel 2017 si assiste ad un aumento dei cosiddetti "modi attivi" (bici + piedi) e ad un buon risultato del trasporto pubblico (sebbene l'intermodalità registri una flessione). I "modi attivi" costituiscono il 27,2% degli spostamenti (in crescita), il trasporto pubblico soddisfa circa il 7% dell'intera domanda (in aumento) al quale aggiungere un 3,9% di spostamenti intermodali.

Nonostante la crescita della quota modale del trasporto pubblico e più in generale dei modi sostenibili (incluso anche bici e piedi), che nel complesso soddisfano circa il 38% degli spostamenti, il tasso di motorizzazione continua la sua corsa. La consistenza del parco auto nel 2017 supera la soglia di 38,5 milioni di auto circolanti nel Paese, con un tasso del 63,7%, ovvero 63,7 auto ogni 100 abitanti.

Anche nelle grandi aree urbane, raramente il tasso di motorizzazione si colloca al di sotto del 50% e in molti casi (es. Roma, Torino, Catania, Verona) supera il 60% con una tendenza crescente. Anche la *sharing mobility*, che secondo lo studio Audimob vede numeri di utenza e presenza in aumento nelle maggiori città italiane, sembra insufficiente ad arrestare la corsa alla motorizzazione.

Nelle aree urbane, i risultati del trasporto pubblico locale mostrano un andamento diversificato a seconda della dimensione del contesto. Nelle grandi città (oltre i 250.000 abitanti) la mobilità collettiva si assesta intorno al 30%, mentre nei comuni minori (fino ai 10.000 abitanti) il trasporto pubblico non supera il 4%. Nelle città tra i 10.000 e i 250.000 abitanti, invece, non si raggiunge la soglia del 15% di quota modale.

A tal proposito, il sopra citato rapporto Audimob riporta un generale consenso dei cittadini/utenti circa la necessità di incentivare il trasporto pubblico.

Sono ritenute di particolare importanza le misure che mirano a potenziare e migliorare i servizi di trasporto pubblico ed estendere le corsie preferenziali, indicando, di fatto, la pianificazione come elemento critico, ma anche la chiave di volta

¹⁴ "15° rapporto sulla mobilità in Italia". Isfort-Audimob, aprile 2017.

per incentivare l'utilizzo del trasporto collettivo. La disponibilità al cambiamento degli utenti dell'auto è elevata: il 34% di coloro che oggi usano il mezzo privato vorrebbe diminuirne l'uso, mentre il 32% di coloro che usano i mezzi pubblici vorrebbe incrementarne l'utilizzo.

Questo quadro conferma le elevate potenzialità di crescita del TPL. Perché il trasporto collettivo possa mantenere il proprio ruolo portante ed amplificare la propria funzione sociale, di tutela dell'ambiente e delle fasce più deboli della popolazione, il settore deve riuscire a sviluppare un'offerta che si adatti in modo più aderente ad una domanda di mobilità sempre meno sistematica e sempre più derivante dalle esigenze della contemporaneità.

La sensibilità dei cittadini verso i modi *green* (bici, piedi, trasporto pubblico) e l'evoluzione verso il nuovo paradigma del *MaaS* (*Mobility as a Service*¹⁵), richiedono alle aziende di trasporto pubblico un deciso passo verso l'implementazione di nuove tecnologie, una profonda conoscenza della domanda di trasporto e l'adozione di politiche sempre più sostenibili sotto il profilo ambientale.

Dal punto di vista industriale, il settore del TPL è in una fase di evoluzione, ma ancora caratterizzato da una dimensione locale. Secondo Asstra-Unicredit¹⁶, il mercato italiano è costituito dal 95,6% di PMI e da un 4,4% di grandi operatori. I servizi di TPL sono erogati da circa 1.000 imprese, di cui 114 sono partecipate almeno da un'amministrazione regionale o locale (oltre a 44 società partecipate con ruolo di *holding*), che però rappresentano il 90% del mercato del TPL in termini di percorrenze.

Per quanto riguarda il quadro del parco mezzi in dotazione alle aziende, i dati ACI (2018) mostrano che la stragrande maggioranza degli autobus circolanti in Italia (tutti gli usi, TPL e non) sono alimentati a gasolio (94,5%), mentre i veicoli elettrici e/o ibridi coprono una quota marginale dell'intero parco (0,5%).

Inoltre, il *trend* delle immatricolazioni di bus elettrici si è notevolmente ridotto nel corso degli ultimi 8 anni (circa 300 bus elettrici su 455 sono stati immatricolati ante 2009). Il 40% dei mezzi circolanti ha un'età superiore ai 16 anni (immatricolazioni ante 2001), mentre il 35% presenta un'anzianità compresa tra i 10 ed i 15 anni.

Secondo un'elaborazione dell'ANFIA su dati MIT, tra il 2014 ed il 2016, il numero di nuovi mezzi urbani immatricolati (uso TPL) si è attestato tra le 500 e le 540 unità. Nel 2017 si sono sfiorate le 700 immatricolazioni. Per i mezzi extraurbani, si è osservata una media di poco superiore alle 300 immatricolazioni/anno nel periodo 2012-16, ma oltre 700 immatricolazioni nel 2017. Anche considerando il dato del 2017, si tratta comunque di tassi di sostituzione contenuti, inferiori al 3% annuo.

L'estensione delle reti metropolitane è ancora limitata per incidere in modo significativo sulle quote modali del trasporto pubblico: l'Italia può infatti vantare 3,8 km di rete per milione di abitanti, contro i 10,5 km per milione di abitanti del Regno Unito, i 7,8 della Germania, i 12,5 della Spagna e i 5,5 della Francia. Lo stesso può dirsi rispetto all'estensione delle reti tranviarie. Il risultato di quanto sopra è che in Italia solo il 36% degli spostamenti di TPL è soddisfatto dal ferro, a fronte del 60% e oltre in Germania, Francia e Regno Unito.

¹⁵ "Mobility-as-a-Service" (MaaS), è un concetto a cui si fa riferimento in modo diffuso nel settore dei trasporti: "l'idea che il trasporto sarà sempre più organizzato attorno al "servizio" di mobilità piuttosto che al "mezzo" da utilizzare" (Isfort)

¹⁶ "Trasporto Pubblico Locale, Il ruolo della finanza nel cambio di marcia della mobilità urbana" (Unicredit, 2018)

Negli ultimi due anni, il mercato è stato tuttavia caratterizzato dall'acquisizione di partecipazioni di aziende di TPL da parte degli operatori più dinamici, oltre ad una vitalità delle stazioni appaltanti che grazie all'indizione delle gare ha visto il concretizzarsi di processi di aggregazione aziendali (auspicati anche dallo studio Asstra-Unicredit).

Busitalia - Sita Nord ha contribuito a tali processi insieme ad alcuni gruppi privati nel centro-nord (fra cui Autoguidovie, con cui la società ha stretto un accordo di *partnership* nel 2012) e a grandi gruppi internazionali (Arriva Italia, RATP Dev Italia) e nazionali (TPER e Ferrovie Nord Milano - FNM).

SCENARIO COMPETITIVO

Secondo l'Osservatorio Nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico Locale¹⁷, il valore complessivo del mercato dei servizi TPL in Italia, al netto del trasporto ferroviario regionale, ammonta a circa 7,2 miliardi di euro. Tale grandezza include sia i corrispettivi pubblici, sia i ricavi da traffico.

Dal punto di vista della regolazione pubblica, nonostante il legislatore nazionale abbia imposto l'obbligo di affidamento in "ambiti territoriali ottimali", il mercato è ancora frammentato: nel 2015 l'Osservatorio ha censito circa 1.600 atti di affidamento, regolati solo nel 75% dei casi da contratti di servizio.

Tale dato è oltretutto disomogeneo a livello nazionale, anche a parità di popolazione servita. Infatti, si va da un dato minimo di 8.800 (Molise, 35 affidamenti per 300.000 abitanti) ad un massimo di 120.000 abitanti medi per atto di affidamento (Emilia-Romagna, 37 affidamenti per quasi 4,5 milioni di abitanti).

Rispetto alle modalità di affidamento, l'Osservatorio rileva che meno del 30% dei 1.600 atti censiti risulta assegnato con gara. L'affidamento diretto (non *in house*) è, infatti, ancora la modalità di affidamento più ricorrente (poco meno del 70% degli atti censiti) specie, ma non solo, nelle regioni del centro-sud, e con significative eccezioni (Puglia).

D'altra parte, anche grazie alla ormai prossima scadenza del periodo transitorio previsto dal Regolamento 1370/2007 (3 dicembre 2019) e alle disposizioni normative e regolamentari introdotte dal legislatore e dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, si è osservato già nel 2018 un aumento del numero di procedure di gara avviate o comunque di prossima indizione.

Alle gare già avviate negli scorsi anni (gare regionali Toscana e Friuli-Venezia Giulia, bacino di Parma), si è aggiunta nel 2018 la procedura aperta per l'affidamento dei servizi di TPL nel bacino di Padova (oggi servito da Busitalia Veneto), di cui è scaduto lo scorso giugno il termine per l'invio delle offerte, e che oggi è in corso di assegnazione, nonché le seguenti nuove gare:

- Liguria:
 - servizi di TPL su gomma (incluso filobus), metropolitana, impianti speciali e navigazione nel territorio della Città Metropolitana di Genova (procedura ristretta, in due lotti urbano ed extraurbano). Successivamente alla scadenza del termine per l'invio delle manifestazioni di interesse (febbraio 2018), la procedura è stata revocata limitatamente al lotto urbano (si procederà con un affidamento *in house*), mentre dovrebbe proseguire relativamente al lotto extraurbano;

¹⁷ Relazione Annuale al Parlamento, 4 ottobre 2017.

- servizi di TPL su gomma nel bacino di Savona (procedura ristretta, termine per l'invio delle manifestazioni di interesse scaduto a marzo 2018).
- Trentino-Alto Adige: servizi di TPL su gomma nel bacino della Provincia di Bolzano, successivamente revocata.
- Veneto:
 - servizi di TPL tranviari e su gomma nel bacino della Provincia di Padova (procedura aperta, in fase di aggiudicazione);
 - servizi di TPL su gomma nel bacino di Verona (procedura ristretta, termine per l'invio delle manifestazioni di interesse a maggio 2018);
 - servizi di TPL su gomma nel bacino di Treviso (procedura competitiva con negoziazione "a doppio oggetto", termine per l'invio delle manifestazioni di interesse a febbraio 2019).
- Umbria: servizi di TPL su gomma e mobilità alternativa nel Comune di Cascia (aggiudicata a Busitalia – Sita Nord a gennaio 2019).
- Lazio:
 - servizi di TPL su gomma sul territorio di Roma Capitale nella c.d. "rete periferica" (procedura aperta, termine per l'invio delle offerte a marzo 2019);
 - servizi di TPL su gomma in vari comuni del Lazio (Latina, Frosinone, Fiumicino, Velletri).
- Molise: servizi di TPL su gomma nel comune di Campobasso (procedura aperta, indetta nel gennaio 2018 e successivamente revocata).
- Campania: servizi di TPL su gomma su tutto il territorio regionale, ad eccezione del servizio urbano di Napoli (per il quale è previsto il proseguimento dell'affidamento *in house*) su quattro lotti su base provinciale: Salerno, Avellino-Benevento, Caserta e Napoli (solo extraurbano). Si tratta di una procedura ristretta, con termine per l'invio delle manifestazioni di interesse scaduto a luglio 2018.

Nel contempo, nella seconda metà del 2018 e ad inizio 2019, sono stati pubblicati, ai sensi dell'art. 7 del Regolamento 1370/2007, gli Avvisi di Pre-informazione che anticipano la prossima pubblicazione dei bandi di gara in alcuni bacini in Lombardia (*Bergamo, Brescia e Cremona-Mantova*) ed Emilia Romagna (*Bologna-Ferrara, Reggio-Modena, Romagna*).

In definitiva, escludendo dal computo i bacini per i quali si prevede il mantenimento o il rinnovo di affidamenti diretti, si stima che nel corso del prossimo quinquennio circa il 45% del mercato nazionale del TPL sarà affidato tramite procedure ad evidenza pubblica, per un valore di circa 3,2 miliardi di euro.

In questo scenario, caratterizzato dall'annuncio di numerose gare, ma dal loro avvio operativo posticipato al 2019 o 2020, Busitalia nel 2018:

- ha continuato a monitorare il mercato (in termini di opportunità di mercato, competitori, *trend* sui mezzi e relative motorizzazioni e *trend* sulle tecnologie di bigliettazione, monitoraggio delle flotte e informazione all'utenza);

- ha approfondito l'analisi trasportistica ed economica nei bacini di maggiore interesse, per dimensione, redditività (o redditività prospettica) e motivi strategici, e in quelli con gara prevista a breve (bacini con Avviso di Preinformazione di gara pubblicati nel 2017-2018, quindi con gara ipotizzabile nel 2019/2020);
- ha partecipato alle procedure di consultazione indette dagli enti affidanti nel rispetto delle misure regolatorie dettate dall'ART in relazione alla disciplina dei beni strumentali utilizzati per i servizi di TPL oggetto di prossima assegnazione con gara.

A livello internazionale, nei Paesi Bassi, Busitalia, tramite la propria controllata Qbuzz, si è aggiudicata nel 2018 due procedure di gara nel bacino di Groningen-Drenthe, in cui Qbuzz era gestore uscente, e nel bacino "DAV", di nuova acquisizione.

Nel corso del prossimo biennio si prevede l'indizione di gare su ulteriori 11¹⁸ dei 39 bacini su cui attualmente si struttura il mercato del trasporto pubblico in Olanda, dunque con ulteriori rilevanti opportunità di crescita.

In ottica di **diversificazione del business**, in ambito internazionale ed in collaborazione con FS International, nel corso dell'anno 2018 sono state avviate diverse iniziative per la partecipazione a bandi di gara per l'affidamento della gestione di servizi TPL, in prevalenza tramvie e BRT, ad Almaty (Kazakistan), Rabat (Marocco), Riad (Arabia Saudita) e Los Angeles (USA).

Sono inoltre previste per il 2019 iniziative congiunte con Trenitalia e con *partner* locali finalizzate al potenziamento e all'integrazione dell'offerta di trasporto destinata al **segmento turistico**, in particolare incentrati su poli di mobilità (porti, aeroporti) e destinazioni turistiche.

¹⁸ Bacini con Contratti di Servizio in scadenza nel biennio 2019-2020: Vlieland (area 2), Terschelling (area 3), Ameland (area 4), Noord- en Zuidwest Friesland (area 5), Zuid-Oost Friesland (area 6), Veluwe (area 13), Achterhoek Rivierenland (area 14), Gooi- en Vechtstreek (area 18), Zuid-Holland Noord (area 25) e Metropoolregio Rotterdam Den Haag (aree 26 e 30).

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Al fine di illustrare i risultati economico-patrimoniali e finanziari della Società sono stati predisposti distinti schemi riclassificati diversi da quelli previsti dai principi contabili IFRS-UE adottati dal Gruppo FS (come dettagliati nelle Note). Tali schemi riclassificati contengono indicatori di *performance* alternativi rispetto a quelli rinvenuti direttamente dagli schemi di bilancio di esercizio e che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società nonché rappresentativi dei risultati economico-finanziari prodotti dal *business*. I metodi per la costruzione di tali indicatori sono riportati nella sezione "Legenda e Glossario".

Conto Economico riclassificato*valori in migliaia di euro*

	2018 (a)	2017 (b)	Variazione (a-b)	%
Ricavi operativi	142.912	141.857	1.055	0,7%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	120.523	119.068	1.455	1,2%
Altri proventi	22.389	22.789	(400)	(1,8%)
Costi operativi	(132.414)	(130.113)	(2.301)	1,8%
Costo del personale	(78.680)	(75.916)	(2.764)	3,6%
Altri costi netti	(53.734)	(54.197)	463	(0,9%)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	10.498	11.744	(1.246)	(10,6%)
Ammortamenti	(9.920)	(9.864)	(56)	0,6%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	-	(60)	60	100%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	577	1.820	(1.243)	(68,3%)
Proventi e oneri finanziari	144	(153)	297	>100%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	721	1.667	(946)	(56,7%)
Imposte sul reddito	(136)	75	(211)	(>100%)
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	585	1.742	1.157	(66,4%)
RISULTATO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI		-		
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	585	1.742	1.157	(66,4%)

Il "**Risultato netto dell'esercizio 2018**" si attesta a un valore positivo di 585 mila euro, con un peggioramento rispetto all'esercizio precedente di 1.157 mila euro (-66,4% rispetto al 2017).

Il **Margine operativo lordo (EBITDA)** evidenzia un decremento di 1.246 mila euro, con un margine che passa da 11.744 mila euro a 10.498 mila euro per un effetto netto dovuto da una parte ad un incremento dei ricavi per un importo pari a 1.055 mila euro e dall'altra da un incremento dei costi operativi di 2.301 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

Nel dettaglio le variazioni in incremento dei **“Ricavi operativi”** pari a 1.455 mila euro che fanno riferimento principalmente a:

- 1.078 mila euro in capo alla Direzione Regionale Umbria a titolo di ricavi da servizi ferroviari per la tratta Terni – L’Aquila a seguito della variazione del Programma di Esercizio e la rivalutazione del corrispettivo;
- 570 mila euro in capo alla Direzione Territoriale Toscana per incrementi relativi agli effetti dell’applicazione del Contratto Ponte stipulato con la Regione Toscana;
- (193) mila euro per altre variazioni in decremento nette.

La voce **“Altri proventi”** si attesta a 22.389 mila euro al 31 dicembre 2018 con una variazione in diminuzione di 400 mila euro principalmente determinato da:

- 743 mila euro per altre variazioni in incremento dei contributi CCNL 2018 per Direzione Regionale Toscana;
- (870) mila euro delle altre prestazioni e proventi diversi per diminuzione di riaddebiti di costi di esercizio verso le società controllate, valore principalmente imputabile a costi operativi non ricorrenti cessanti realizzati nel corso dell’esercizio precedente;
- (273) mila euro altre variazioni nette in diminuzione.

Le variazioni in aumento dei **Costi operativi** fanno riferimento principalmente ai fenomeni di seguito descritti.

Il **Costo del personale** aumenta di 2.764 mila euro (+3,6% rispetto al 2017), connesso da un lato, alla stima dell’impatto economico dell’esercizio 2018 degli oneri aggiuntivi che saranno riconosciuti al personale dipendente con il Rinnovo del CCNL 1° livello scaduto al 31 dicembre 2017 per un importo pari a 538 mila euro, e, dall’altro, all’incremento medio dell’organico che passa da 1.735 unità del 2017 a 1.844 unità del 2018. Si evidenzia peraltro che tale incremento è dovuto anche all’esigenza di assicurare adeguato supporto alla società controllata Ataf Gestioni, presso la quale – come meglio illustrato nello specifico paragrafo della presente Relazione sulla gestione – sono distaccati dipendenti con qualifica di autisti per un totale di 220 unità. Si rilevano inoltre 127 mila euro alla valutazione del rischio di soccombenza stimato dalla Società per cause notificate di natura giuslavoristica, sorte con il personale dipendente principalmente per rivendicazioni contrattuali;

Gli **Altri costi netti** diminuiscono per un importo pari a 463 mila euro dovuti all’effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- Aumento di 951 mila euro del Costo delle Materie prime, sussidiari, di consumo e merci dovuto principalmente all’aumento del costo medio del carburante nel corso del 2018;
- Diminuzione di 2.031 mila euro dei Costi per Servizi determinata dai seguenti fattori:
 - decremento di 433 mila euro dell’importo dei “servizi amministrativi ed informatici” in considerazione del riversamento effettuato alle società controllate;
 - decremento di 579 mila euro dell’importo delle prestazioni professionali legale a assistenza di professionisti per nel 2017 sono state più elevate per effetto delle nuove acquisizioni di partecipazioni;
 - decremento degli altri costi per servizi pari a 1.511 mila euro dovuto principalmente al rilascio del Fondo Imposte e Tasse pari a 1 milione di euro in considerazione dell’aggiornamento

della valutazione dei valori delle tasse ambientali relative all'aggiornamento delle volture a seguito della operazione di fusione del Ramo ex Umbria TPL in Busitalia avvenuta nel 2015;

- Incremento di 414 mila euro dell'importo delle "altre prestazioni collegate al trasporto" in considerazione dei maggiori servizi su gomma affidati a subfornitori per far fronte alle maggiori esigenze, in particolar modo alla Direzione Regionale Umbria, per i maggiori servizi relativi al Sisma e alla chiusura delle linee ferroviarie.
- Diminuzione di 213 mila euro dei Costi per godimento di beni di terzi determinato principalmente: dal decremento di 191 mila euro dei canoni passivi dei servizi informatici, e dal decremento di 52 mila euro per noleggi di autobus. In leggero aumento rispetto all'esercizio precedente l'importo dei fitti passivi e spese accessorie di locali principalmente per adeguamenti Istat.
- La voce Altri costi operativi registra una variazione in aumento di 650 mila euro. Tra le variazioni significative si rileva l'incremento delle indennità per danni non coperti da assicurazione strettamente connesso all'andamento dei sinistri RCA e RCT nonché maggiori costi non presenti nel 2017, connessi alla modalità con cui si è addivenuti alla dismissione della partecipazione detenuta nella controllata Busitalia Simet.

Il Risultato operativo, che si attesta a un valore positivo di 577 mila euro, in sensibile riduzione rispetto all'esercizio precedente, per l'effetto combinato dell'incremento dei costi operativi solo parzialmente compensato dall'incremento dei ricavi operativi.

Le svalutazioni sono pari a zero nel 2018 rispetto ad un valore di 60 mila euro del 2017 che si riferisce all'incremento del fondo svalutazione dei crediti verso Sita S.p.A. in liquidazione.

In miglioramento il risultato della gestione finanziaria con una variazione positiva di 297 mila euro principalmente determinato da: il valore dei dividendi erogati da Busitalia Rail Service in favore della Società che nel 2018 si è attestato ad un importo pari a 3.376 migliaia di euro (con un incremento di 1.937 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente); tale risultato positivo è parzialmente compensato dagli oneri finanziari connessi alla svalutazione della partecipazione nella controllata Busitalia Simet SpA per un valore pari a 1.610 migliaia di euro; altri oneri finanziari netti in incremento per 30 migliaia di euro.

Le imposte sul reddito si attestano ad un valore negativo pari a 136 mila euro così composto: 268 mila euro di IRAP corrente dell'esercizio e 132 mila euro di ricavo relativo alla differenza su stima imposte anni precedenti.

La variazione negativa delle imposte rispetto al 2017 pari a 211 migliaia di euro è relativa all'effetto delle agevolazioni fiscali utilizzate nell'esercizio 2017, con particolare riferimento al c.d. super ammortamento, e relativa all'effetto netto delle rettifiche delle imposte dell'esercizio precedente pari a 230 mila euro; l'impatto fiscale invece relativo all'IRAP risulta pari a 155 mila euro.

Stato Patrimoniale riclassificato

valori in migliaia di euro

	31.12.2018 (a)	31.12.2017 (b)	Variazione (a-b)
Capitale circolante netto gestionale	24.271	37.596	(13.325)
Altre attività nette	5.334	15.196	(9.862)
Capitale circolante	29.605	52.792	(23.187)
Immobilizzazioni tecniche	90.732	72.539	18.193
Partecipazioni	61.310	62.920	(1.610)
Capitale immobilizzato netto	152.042	135.459	16.583
TFR	(19.611)	(21.651)	2.040
Altri fondi	(6.357)	(13.916)	7.559
TFR e Altri fondi	(25.968)	(35.567)	9.599
Attività/(Passività) nette detenute per la vendita	-	-	-
CAPITALE INVESTITO NETTO	155.679	152.683	2.996
Posizione finanziaria netta a breve	39.484	45.436	(5.952)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	27.779	19.285	8.494
Posizione finanziaria netta	67.264	64.721	2.543
Mezzi propri	88.415	87.962	453
TOTALE COPERTURE	155.679	152.683	2.996

Il **capitale investito netto**, pari a 155.679 mila euro, presenta a fine 2018 una variazione in aumento di 2.996 mila euro rispetto all'esercizio precedente per l'effetto congiunto di:

- decremento del **Capitale Circolante** (23.187 mila euro), imputabile principalmente:
 - i) ad una riduzione dei "Crediti da Contratto di Servizio verso le Regioni" di 9.884 mila euro, grazie al sostanziale recupero degli incassi per i crediti sorti con lo svolgimento del servizio TPL nella Direzione Regionale Umbria in virtù di una intensa attività di monitoraggio svolta dalla Società e grazie alla collaborazione con la Regione Umbria;
 - ii) crediti verso "Altre Amministrazioni dello Stato" si riducono di 5.102 mila euro per effetto dei maggiori incassi realizzati sui contributi in conto esercizio spettanti per la copertura dei maggiori oneri rinvenienti dai rinnovi dei CCNL degli autoferrotranvieri e dei maggiori costi sostenuti per oneri di malattia del personale;
 - iii) La voce "Altri crediti verso società del gruppo" presenta una variazione in diminuzione di 4.614 mila euro in considerazione della chiusura del debito della controllata Busitalia Campania sorto nel 2017;
 - iv) aumento dei debiti commerciali verso i fornitori (2.925 mila euro);
 - v) altre variazioni nette in aumento (662 mila euro).
- Incremento del **Capitale Immobilizzato Netto** pari a 16.583 mila euro dovuto principalmente ai seguenti fenomeni:

- i) investimenti complessivi dell'esercizio per 27.818 mila euro che hanno interessato principalmente per 18.440 mila euro l'acquisto di n. 87 autobus per la Direzione Regionale Umbria comprensivi di allestimenti e sistemi informativi di bordo, per 18 mila euro a interventi manutentivi di natura straordinaria sui fabbricati di proprietà di terzi della Direzione Regionale Umbria, per 225 mila euro a investimenti in macchine elettroniche. Si rileva inoltre investimenti non ancora entrati in esercizio pari a 9.135 mila euro per l'acquisto di 26 autobus per la Direzione Regionale Toscana e n. 20 autobus per la Direzione Regionale Umbria;
- ii) ammortamenti netti di periodo pari a 8.917 mila euro;
- iii) disinvestimenti per 1 mila euro di valore netto contabile;
- iv) oltre a 20 mila euro di variazioni in aumento per riclassifiche da immobilizzazioni immateriali;
- v) svalutazione della partecipazione nella società controllata Busitalia Simet SpA per 1.610 mila euro.
- Diminuzione del **TFR ed altri Fondi** per un importo pari a 9.599 mila euro dovuto ad una riduzione di 2.040 mila euro del TFR per effetto delle uscite di risorse ed anticipazioni avvenuti nel corso dell'esercizio nonché di 7.599 mila euro di riduzione degli altri fondi principalmente per effetto del pagamento del premio dovuto al venditore di Qbuzz BV come definito nello SPA.

La **posizione finanziaria netta** rappresenta un indebitamento di 67.264 mila euro così composto:

- (25.161) mila euro di "Attività finanziarie a breve" che comprendono:
 - i) - il saldo del conto corrente intersocietario con la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane pari a 9.206 mila euro, maggiore in maniera significativa rispetto all'esercizio precedente per effetto dell'attivazione della tesoreria accentrata avvenuta nel corso del mese di aprile 2018;
 - ii) - credito finanziario verso la controllata Busitalia Rail Service per 9.000 mila euro, connesso alle esigenze di liquidità dell'esercizio (in aumento di 4.306 mila euro rispetto al 2017).
 - iii) - credito finanziario verso la controllata Busitalia Campania per un importo di 4.500 mila euro, connesso alle esigenze di liquidità della Società;
 - iv) - credito finanziario verso la controllata Busitalia Simet SpA per un importo di 2.462 mila euro connesso alle esigenze di liquidità della Società.
- 54.899 mila euro di "finanziamenti da soci (breve termine)", fanno riferimento all'esposizione per linee di credito concesse dalla controllante Ferrovie dello Stato Italiane per far fronte principalmente alle acquisizioni delle partecipazioni, in particolare per la controllata estera Qbuzz BV e per necessità di gestione del capitale circolante.
- 34.441 mila euro di "debiti finanziari verso società del Gruppo" sono relativi al debito capitale residuo verso la consociata Fercredit per finanziamenti finalizzati all'acquisto degli autobus.
- 3.106 mila euro di "Altre passività finanziarie correnti" relativo ad un debito finanziario maturato verso Busitalia Veneto pari al saldo del conto corrente di *cash pooling*, che la Società ha estinto nel corso del 2019.

La posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2018 registra un incremento di 2.543 mila euro rispetto all'esercizio precedente principalmente per effetto dell'incremento dei finanziamenti da soci a breve termine per linee di credito concesse dalla controllante Ferrovie dello Stato e per l'incremento dei debiti finanziari verso la consociata Fercredit

parzialmente compensato dall'incremento di liquidità del conto intersocietario ed il decremento delle Altre passività correnti.

I mezzi propri sono pari a 88.415 mila euro rispetto ad un valore di 87.962 mila euro dell'esercizio precedente. La variazione positiva di 453 mila euro è determinata da molteplici effetti contrapposti: l'incremento per utile maturato nell'esercizio, l'incremento della riserva utili/perdite perdite attuariali dei benefici ai dipendenti nonché dal decremento dovuto alla riserva di prima applicazione del principio contabile IFRS 9.

FATTORI DI RISCHIO

I fattori di rischio cui può essere esposta l'impresa possono essere fatti risalire:

- da un lato, ai fattori connessi alla specificità del *business*, caratterizzato da processi che necessitano di costante attenzione agli aspetti di sicurezza, ambiente e simili;
- dall'altro, a fattori strategico/operativi, connessi alla incidenza sul risultato economico/patrimoniale della Società di fenomeni esogeni. In tale ambito rientrano in particolare le possibili evoluzioni della Gara Toscana e le possibili ricadute connesse alla necessità che la società Umbria TPL e Mobilità, in qualità di Gestore dell'Infrastruttura titolare della rete ex-Ferrovia Centrale Umbra adegui nei tempi e con le modalità previste dal D.L. 112/2015 le caratteristiche della rete, sulla quale Busitalia esercita la propria funzione di Impresa Ferroviaria.

Dal primo punto di vista, la Società è fortemente impegnata – come evidenziato anche nel paragrafo "Ambiente" – a ricondurre ad unità le modalità operative da applicare a tutti i contesti di *business* nei quali opera, secondo i principi e le logiche dell'articolato "Sistema di gestione" adottato dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, con un'attenta pianificazione delle attività ed un articolato monitoraggio sulla realizzazione della stessa.

Con riferimento ai fattori esogeni, la Società è fortemente impegnata ad incrementare il proprio grado di controllo e monitoraggio sui processi *core*, con particolare riguardo a quelli maggiormente rilevanti, in un'ottica di continuo *benchmarking* sia di tipo esterno (nei confronti dei *competitors* e dei *partners*) sia interno (tra le diverse strutture territoriali in cui si articola l'azienda). Anche su sollecitazione degli organi di controllo, interni ed esterni, la Società si è attivata per accelerare il processo di miglioramento delle procedure di controllo interno, adottando le necessarie azioni di *upgrading* sui sistemi informativi.

In ordine invece a possibili fattori di rischio connessi agli aspetti più propriamente finanziari, la Società non ha fatto ricorso all'uso di strumenti finanziari passibili di esporla a rischi di esposizione verso i creditori o il sistema bancario.

Con riferimento invece ai rischi di credito, di liquidità di mercato in termini di tasso di interesse e di cambio, si rinvia alle Note al bilancio per una più dettagliata trattazione in linea con quanto previsto dai principi contabili di riferimento.

INVESTIMENTI

Nel corso dell'esercizio la Società ha realizzato investimenti complessivi dell'esercizio per 27.818 mila euro che hanno interessato principalmente:

- per 18.440 mila euro l'acquisto di n. 87 autobus per la Direzione Regionale Umbria comprensivi di allestimenti e sistemi informativi di bordo;

- per 18 mila euro a interventi manutentivi di natura straordinaria sui fabbricati di proprietà di terzi della Direzione Regionale Umbria;
- per 225 mila euro a investimenti in macchine elettroniche.

Si rileva inoltre che gli investimenti non ancora entrati in esercizio sono pari a 9.135 mila euro per l'acquisto di 26 autobus per la Direzione Regionale Toscana e n. 20 autobus per la Direzione Regionale Umbria.

Non si segnalano, nell'esercizio, acquisizioni in *leasing*.

Il parco della Direzione Regionale Toscana è composto in totale di n. 255 veicoli in esercizio con una età media di 13,21 anni.

Il parco della Direzione Regionale Umbria è composta da n. 674 autobus in esercizio con età media pari a 11,88 anni.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso del 2018 non sono stati attivati dalla Società attività/progetti di ricerca e sviluppo.



ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE

Nel corso dell'esercizio 2018 – come già illustrato nel paragrafo relativo ai principali eventi – la Società ha assicurato le proprie aree di *business* attraverso:

- la gestione dei servizi sostitutivi ferroviari sull'intero territorio nazionale per conto della consociata Trenitalia attraverso la controllata Busitalia Rail Service S.r.l., che – attraverso la partecipazione al Consorzio Elio S.c.a.r.l. - cura anche quota parte dei servizi sostitutivi realizzati in Lombardia per conto di Ferrovie Nord;
- la gestione del servizio urbano di Firenze, attraverso la controllata Ataf Gestioni S.r.l.;
- la gestione dei contratti di servizio extraurbano in Toscana attraverso la partecipazione alle società consortili già operanti da tempo nell'ambito di quella Regione;
- la gestione dei contratti di servizio extraurbano ed urbano in Umbria, attraverso partecipazione alle società consortili già operanti da tempo nell'ambito di quella Regione, acquisite in gestione diretta a partire dal 1° dicembre 2015 a seguito della realizzazione del progetto di fusione per incorporazione della società Umbria Mobilità Esercizio S.r.l.;
- la gestione della procedura di gara a bacino unico regionale indetta dalla Regione Toscana attraverso la partecipazione alla società consortile Mobit, destinata ad assorbire – in caso di aggiudicazione, ed una volta scaduto l'affidamento diretto disposto dalla Regione Toscana a favore della ONE S.c.a.r.l. – tutte le altre società consortili esistenti in Toscana, compreso quella deputata a gestire il contratto di servizio relativo al servizio urbano e suburbano del comprensorio fiorentino (Ataf&Li-nea Scarl);
- la gestione del comparto dedicato al trasporto turistico nell'ambito della città di Firenze attraverso il controllo – tramite partecipazione di maggioranza di Ataf Gestioni S.r.l. – della società Firenze City Sightseeing S.r.l.;
- la gestione del mercato pubblicitario veicolato attraverso la flotta e l'infrastruttura (paline, pensiline, ecc.) relativa al servizio urbano di Firenze, attraverso il controllo – tramite partecipazione di maggioranza di Ataf Gestioni – della società I-MAGO S.p.A.;
- la gestione dei servizi di manutenzione alla flotta attraverso il controllo della società SAVIT S.r.l.;
- la partecipazione alla gestione dei servizi di trasporto persone di natura pubblica (a offerta indifferenziata) o privata (noleggio) sia su terra che su mare, laguna, fiume o lago, con navi, battelli, motoscafi e qualsiasi altro natante, nonché con autobus, minibus, taxi, vetture da noleggio con e senza conducente nel Comune di Venezia tramite la partecipazione in City Boat S.r.l.;
- la partecipazione alla gestione – attraverso quote minoritarie nell'ambito delle rispettive società – di altri ambiti di *business*, quali:
 - o il trasporto pubblico locale nell'area suburbana di Firenze, attraverso la società Li-nea S.p.A. (con una partecipazione del 34% detenuta da Ataf Gestioni S.r.l.);
 - o il trasporto pubblico locale nel bacino di Arezzo, attraverso la società LFI S.p.A. (con una partecipazione fortemente minoritaria – 4,17% - di Ataf Gestioni, che però non ha impedito alla stessa Ataf Gestioni S.r.l. di nominare l'Amministratore Delegato in occasione dell'ultimo rinnovo degli organi sociali).

Nel complesso, l'andamento dell'insieme delle società controllate e partecipate nel corso del 2018 è da considerarsi soddisfacente.

In particolare:

- con riferimento ad Ataf Gestioni S.r.l., il Conto economico relativo all'esercizio 2018 registra:
 - o un EBITDA pari a 10,8 milioni di euro, su un valore della produzione di circa 86,2 milioni di euro, con un incremento di circa 2,4 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
 - o un EBIT positivo per circa 7,0 milioni di euro, con un incremento di circa valore di circa 3,9 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
 - o un risultato netto positivo pari a 5,0 milioni di euro, con un incremento di circa 2,7 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
- con riferimento a Busitalia Rail Service, la società si è attestata:
 - o a livello di EBITDA, su un valore di circa 7,2 milioni di euro su un valore della produzione di circa 47,9 milioni di euro;
 - o a livello di EBIT, su un valore di circa 4,7 milioni di euro, in diminuzione rispetto al 2017 per circa 0,5 milioni di euro;
 - o a livello di risultato netto, su un utile di circa 3,3 milioni di euro;
- con riferimento a Busitalia Veneto, la società si è attestata:
 - o a livello di EBITDA, su un valore di circa 5,2 milioni di euro, in leggera flessione rispetto a quello registrato nell'esercizio precedente, su un valore della produzione di circa 90,2 milioni di euro;
 - o a livello di EBIT, su un valore pari a circa 1,3 milioni di euro, in diminuzione rispetto all'esercizio precedente;
 - o a livello di risultato netto, un utile di circa 0,6 milione di euro, con peggioramento di circa 0,4 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
- con riferimento a Busitalia Campania, la società si è attestata:
 - o a livello di EBITDA, su un valore positivo pari a circa 0,9 milioni di euro, essenzialmente grazie agli interventi di efficientamento dei processi (lotta all'evasione, revisione del processo acquisti);
 - o a livello di EBIT, su un valore positivo pari a circa 0,2 milioni di euro in netto incremento rispetto al 2017 (l'anno precedente è stato fortemente impattato dagli ammortamenti connessi alla rideterminazione della vita utile del materiale rotabile);
 - o a livello di risultato netto, su un utile di circa 0,040 milioni di euro;
- con riferimento a Busitalia Simet, la società si è attestata:
 - o a livello di EBITDA, su un valore negativo pari a circa 1,4 milioni di euro;
 - o a livello di EBIT, su un valore negativo pari a circa 2,4 milioni di euro;
 - o a livello di risultato netto, su una perdita di circa 2,7 milioni di euro, risultato negativo da ascrivere ad una situazione di mercato particolarmente competitiva nel *long haul*, che ha subito una profonda evoluzione rispetto a quanto in essere ed a quanto prevedibile al momento dell'acquisizione, tale da non consentire di ottenere i risultati attesi dagli interventi di sviluppo previsti. La Società – sulla base del *reporting package* predisposto ai fini del consolidato di Gruppo – dispone di un patrimonio netto di circa 2,3 milioni di euro e quindi non si trova nella situazione prevista dall'art. 2446 codice civile;
- con riferimento a Savit, la società presenta i seguenti risultati:
 - o a livello di EBITDA, con un importo positivo pari a 0,2 milioni di euro;

- a livello di EBIT, con un importo positivo pari a 0,1 milioni di euro, che si conferma anche a livello di risultato netto.
- con riferimento alle società estere:
 - la società Qbuzz B.V. si è attestata:
 - a livello di EBITDA, su un valore positivo pari a circa 20,5 milioni di euro, su un volume d'affari complessivo di circa 210,2 milioni di euro;
 - a livello di EBIT, su un valore positivo pari a circa 3,5 milioni di euro;
 - a livello di risultato netto, su un utile di circa 2,3 milioni di euro;
 - la società QBUZZ Mobility Service B.V., che su un volume d'affari complessivo di circa 2,2 milioni di euro, si è attestata su risultati di sostanziale pareggio, stante la sua missione "ancillare" nei confronti della società Qbuzz B.V.

Le imprese consortili partecipate dalla Società hanno chiuso il bilancio al 31 dicembre 2018 sostanzialmente in pareggio – connaturato alla natura di tali società, che presidiano la gestione dei contratti di servizio, ma con l'effettuazione dei servizi – attraverso risorse umane e tecniche – assicurati dai consorziati.

Si rileva che per la società Ataf Gestioni S.r.l. (la cui acquisizione è stata caratterizzata da una significativa differenza tra valore della partecipazione e quello del patrimonio netto), per la CGU relativa alla Direzione Regionale Umbria e da Busitalia Campania (dall'acquisizione delle quali è stato rilevato un Avviamento) si è provveduto ad una verifica - tramite il meccanismo dell'*impairment test* - della capacità delle stesse di remunerare il capitale investito, sulla base dei piani industriali approvati dai Consigli di Amministrazione delle società. La verifica ha dato esito positivo, confermando la capacità delle rispettive entità di remunerare il capitale investito nel periodo di piano, come meglio esplicitato nel paragrafo di nota integrativa dedicato.

AZIONI PROPRIE

La Società non possiede azioni o quote della società controllante, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (socio unico) neppure per tramite di società fiduciaria o per interposta persona. Nel corso dell'esercizio non sono state acquistate od alienate azioni o quote della controllante.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le interrelazioni tra Busitalia, le società del Gruppo FS Italiane, e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale, in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali - ove del caso - ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne; le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

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

ALTRE INFORMAZIONI

Sedi secondarie

La sede secondaria della Società, dove ha luogo la rappresentanza stabile della Direzione Regionale Umbria, è situata in Perugia Strada Santa Lucia, 4 cap. 06125.

Procedimenti e contenziosi

Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali di maggior rilievo in essere al 31 dicembre. A tutt'oggi, e salvo ove diversamente specificato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società sia esposta a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria.

Procedimenti penali ex 231/2001

Nell'ambito del procedimento penale n. 6769/2015 avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia, il Giudice dell'Udienza Preliminare, con decreto in data 11 giugno 2018, ha disposto il rinvio a giudizio degli indagati e della Società, provvedendo a riqualificare il reato in imputazione da quello previsto dall'art. 640 bis c.p. (Truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche) in quello meno grave di cui all'art. 640, comma 2 n. 1 (Truffa aggravata ai danni dello Stato). L'udienza dibattimentale è fissata per il 22 gennaio 2020. Il provvedimento è stato emesso nei confronti di Busitalia Sita-Nord Srl in relazione al presunto illecito amministrativo configurato dagli artt. 5, 24 e 25 D.Lgs. 231/2001 in relazione al reato di cui all'art. 640 comma 2 n. 1 c.p.

Il legale incaricato a difesa della Società ha classificato ai fini del bilancio il rischio di soccombenza come "possibile" in relazione alle sanzioni pecuniarie ed interdittive ai sensi degli articoli anzi citati.

Altri procedimenti penali

Non vi sono state condanne in via definitiva a carico di attuali e/o pregressi vertici societari (Organi sociali; Direttori Generali):

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

Adesione al consolidato fiscale

La Società ha aderito all'opzione del consolidato fiscale nell'esercizio 2013 e rinnovato l'opzione fino all'esercizio 2018. È in corso di rinnovo l'opzione anche per il triennio 2019-2021.

Informativa relativa all'articolo 2497 ter

La Società, nel corso del 2018, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 ter del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

Informativa sulla retribuzione dei vertici aziendali

Si riepilogano di seguito gli emolumenti assegnati ai vertici aziendali:

Presidente: gli emolumenti per la carica sono pari a 30 mila euro mentre gli emolumenti per le deleghe attribuite in seno al Consiglio di Amministrazione sono pari a 40 mila euro.

Amministratore Delegato: dal 1 gennaio 2018 il corrispettivo (oltre al rimborso spese sostenute in ragione dell'incarico, ai sensi dell'art. 22.1 dello Statuto), che assorbe l'emolumento in qualità di Consigliere di Amministrazione fissato dall'Assemblea, è costituito da:

- una parte fissa nella misura di 150 mila euro lordi, da corrispondere con cadenza mensile posticipata;
- una parte variabile, pari a 50 mila euro lordi, da corrispondere al raggiungimento del 100% degli obiettivi annuali aziendali predefiniti, oggetti, e specifici, definiti dal Consiglio di Amministrazione in accordo con la Capogruppo.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

<i>valori in euro</i>	Emolumenti annuali mandato 2017-2020
Compenso fisso: emolumento carica	30.000
Compenso fisso: emolumento deleghe	40.000
Compenso variabile annuale	

AMMINISTRATORE DELEGATO

<i>valori in euro</i>	Emolumenti annuali mandato 2017-2020
Compenso fisso: emolumento carica	150.000
Compenso fisso: emolumento deleghe	-
Compenso variabile annuale	50.000

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nel corso dell'esercizio 2018 la Società ha consolidato il proprio campo di azione, sia con riferimento all'ambito principale del TPL (con servizi in nuove zone, sia sul territorio nazionale – Campania – sia in un contesto europeo – Olanda).

Di notevole rilievo anche il fatto che – attraverso il Contratto Ponte stipulato dalla Regione Toscana - si è giunti ad una stabilizzazione per il biennio 2018-2019 della situazione toscana, mentre la comprovata situazione di solidità patrimoniale e finanziaria di Busitalia e delle sue controllate consente di guardare con fiducia alla stagione di gare che si è aperta, sia in bacini dove viene ricoperta la funzione di *incumbent*, sia in ambiti ad oggi non presidiati.

Tale situazione trova riscontro nel budget 2019 approvato dal Consiglio di Amministrazione nel corso del 2018, focalizzato tra l'altro su un'accresciuta integrazione dell'offerta tra ferro e gomma, uno dei pilastri di riferimento del Piano Industriale, partendo dalle iniziative già realizzate nella Regione Umbria, ed in corso di allargamento ad altre importanti realtà, nonché sul rafforzamento del segmento del Trasporto Pubblico Locale.

Quanto sopra, nel costante sforzo di offrire – anche attraverso un'azione di significativo rinnovo del materiale rotabile e delle tecnologie connesse – un servizio di sempre maggiore qualità alla clientela, anche nei bacini in cui la Società opera attraverso affidamenti in proroga, in attesa dello svolgimento delle relative gare, o della conclusione delle stesse.

Elemento di criticità su cui la Società effettua un attento monitoraggio continua infine ad essere rappresentato dal perdurare di significativi ritardi nelle erogazioni dei corrispettivi da parte di alcune realtà, con particolare riferimento alla Regione Umbria, che rendono estremamente difficoltoso procedere ad una affidabile pianificazione finanziaria, con le inevitabili ripercussioni in ordine alla possibilità di assicurare in modo sistematico pagamenti puntuali ai fornitori.

Firenze, 05 marzo 2019

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018

Prospetti contabili

Situazione patrimoniale – finanziaria

valori in unità di euro

	Note	31.12.2018	31.12.2017*
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	6	67.098.158	48.177.627
Investimenti immobiliari	7	4.297.243	4.482.028
Attività immateriali	8	19.336.347	19.879.679
Attività per imposte anticipate	9	1.111.268	1.215.575
Partecipazioni	10	61.310.324	62.920.324
Altre attività non correnti	11	36.279	36.279
Totale attività non correnti		153.189.618	136.711.512
Rimanenze	12	3.591.537	3.322.401
Crediti commerciali correnti	13	53.887.066	64.555.873
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	14	25.160.843	5.024.852
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	15	22.990	13.166.554
Crediti tributari	16	116.295	440.515
Altre attività correnti	11	27.141.576	35.682.139
Totale attività correnti		109.920.308	122.192.334
Totale attività		263.109.926	258.903.846
Patrimonio Netto			
Capitale sociale	17	73.000.000	73.000.000
Riserve	17	9.696.361	9.609.260
Riserve di valutazione	17	(3.194.989)	(3.525.293)
Utili (Perdite) portati a nuovo	17	8.329.123	7.136.181
Utile (Perdite) d'esercizio	17	584.966	1.742.008
Totale Patrimonio Netto		88.415.461	87.962.156
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	18	27.779.257	19.284.761
TFR e altri benefici ai dipendenti	19	19.610.593	21.651.438
Fondi rischi e oneri	20	5.837.241	13.396.270
Passività per imposte differite	9	519.763	519.763
Altre passività non correnti	21	133.144	30.994
Totale passività non correnti		53.879.997	54.883.226
Debiti verso soci per finanz.gruppo	18	54.899.302	40.899.302
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	18	6.662.122	13.530.690
Debiti commerciali correnti	22	33.207.678	30.282.768
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	23	3.106.907	9.197.882
Altre passività correnti	21	22.938.458	22.147.822
Totale passività correnti		120.814.468	116.058.464
Totale passività		174.694.465	170.941.690
Totale Patrimonio Netto e passività		263.109.926	258.903.846

*La Società ha applicato l'IFRS9 e l'IFRS15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

Conto economico*valori in unità di euro*

	Note	2018	2017*
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	24	120.522.641	119.067.614
Altri proventi	25	22.389.186	22.789.221
Totale ricavi e proventi		142.911.827	141.856.835
Costo del personale	26	(78.680.337)	(75.916.032)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	27	(16.602.567)	(15.651.917)
Costi per servizi	28	(29.478.316)	(31.509.502)
Costi per godimento beni di terzi	29	(3.445.271)	(3.658.402)
Altri costi operativi	30	(4.207.444)	(3.376.910)
Totale costi operativi		(132.413.935)	(130.112.763)
Ammortamenti	31	(9.920.497)	(9.864.019)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	32	-	(59.946)
Risultato operativo		577.395	1.820.107
Proventi finanziari	33	3.485.609	1.548.714
Oneri finanziari	34	(3.341.966)	(1.701.964)
Totale proventi e oneri finanziari		143.643	(153.250)
Risultato prima delle imposte		721.037	1.666.857
Imposte sul reddito	35	(136.072)	75.151
Risultato del periodo delle attività continuative		584.965	1.742.008
Risultato netto d'esercizio		584.965	1.742.008

*La Società ha applicato l'IFRS9 e l'IFRS15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

Conto economico complessivo*valori in unità di euro*

	Note	2018	2017*
Risultato netto d'esercizio		584.965	1.742.008
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio:			
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	17	434.611	(468.007)
Effetto fiscale Utili /(perdite) relativi a benefici attuariali	17	(104.306)	112.322
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio se sono soddisfatte determinate condizioni:			
Variazioni di <i>fair value</i> degli investimenti finanziari disponibili per la vendita		-	-
Altre componenti di Conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		330.305	(355.685)
Totale Conto economico complessivo dell'esercizio		915.270	1.386.323

*La Società ha applicato l'IFRS9 e l'IFRS15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

	Riserve									
	Capitale sociale	Riserve			Riserve di valutazione		Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva per var. FV su derivati - <i>Cash Flow Hedge</i>	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti				
Saldo al 1 gennaio 2017	73.000.000	1.158.650	-	8.249.598	-	(3.169.608)	6.238.640	3.316.959	4.020.235	86.575.834
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Distribuzione dividendi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente	-	201.012	-	-	-	-	201.012	3.819.223	(4.020.235)	-
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato	-	-	-	-	-	(355.685)	(355.685)	-	1.742.008	1.386.323
<i>di cui:</i>										
<i>Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali</i>	-	-	-	-	-	<i>(468.007)</i>	(468.007)	-	-	(468.007)
<i>Effetto fiscale utili/(perdite) relativi a benefici attuariali</i>	-	-	-	-	-	<i>112.322</i>	112.322	-	-	112.322
<i>Utile/(Perdita) d'esercizio</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	<i>1.742.008</i>	1.742.008
Saldo al 31 dicembre 2017	73.000.000	1.359.662	-	8.249.598	-	(3.525.293)	5.728.282	7.136.182	1.742.008	87.962.157
Effetti della prima applicazione dell'IFRS9 al netto dell'effetto fiscale	-	-	-	-	-	-	-	(461.966)	-	(461.966)
Effetti della prima applicazione dell'IFRS15 al netto dell'effetto fiscale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo al 1° gennaio 2018*	73.000.000	1.359.662	-	8.249.598	-	(3.525.293)	5.728.282	6.674.216	1.742.008	87.500.191
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Distribuzione dividendi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente	-	87.100	-	-	-	-	87.100	1.654.908	(1.742.008)	-
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato	-	-	-	-	-	330.305	330.305	-	584.965	915.270
<i>di cui:</i>										
<i>Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali</i>	-	-	-	-	-	<i>434.611</i>	434.611	-	-	434.611
<i>Effetto fiscale utili/(perdite) relativi a benefici attuariali</i>	-	-	-	-	-	<i>(104.306)</i>	(104.306)	-	-	(104.306)
<i>Utile/(Perdita) d'esercizio</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	<i>584.965</i>	584.965
Saldo al 31 dicembre 2018	73.000.000	1.446.762	-	8.249.598	-	(3.194.988)	6.475.992	8.329.124	1.169.931	88.415.461

*La Società ha applicato l'IFRS9 e l'IFRS15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate

RENDICONTO FINANZIARIO*valori in unità di euro*

	Note	2018	2017*
Utile/(perdita) di esercizio		584.966	1.742.008
Ammortamenti	31	9.920.497	9.864.019
Accantonamenti e svalutazioni (Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	32	1.664.023	266.888
		-	30.840
Variazione delle rimanenze	12	(269.136)	(11.665)
Variazione dei crediti commerciali	13	10.668.807	(2.126.617)
Variazione dei debiti commerciali	22	2.924.910	(4.517.158)
Variazione imposte correnti e differite	9	324.222	35.109
Variazione delle altre passività	21	892.786	557.442
Variazione delle altre attività	11	8.540.563	(9.915.347)
Utilizzi fondi rischi e oneri	20	(7.424.029)	(612.606)
Pagamento benefici ai dipendenti	19	(1.795.257)	(1.302.691)
Interessi pagati/(incassati)	34	(2.024.261)	(53.691)
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' OPERATIVA		24.008.090	(6.043.469)
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	6	(27.819.064)	(6.749.430)
Investimenti in attività immateriali	8	(304.853)	(1.080.572)
Investimenti in partecipazioni	10	-	(32.709.319)
Investimenti al lordo dei contributi		(28.123.918)	(40.539.321)
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	6	1.006	25.927
Disinvestimenti in attività immateriali	8	10.000	2.478
Disinvestimenti		11.006	28.405
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO		(28.112.911)	(40.510.916)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	18	8.494.496	(1.626.367)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	18	5.779.114	39.899.302
Variazione delle attività finanziarie	14	(20.135.991)	(1.061.903)
Variazione delle passività finanziarie	23	(6.090.975)	9.197.882
Dividendi	33	3.376.580	1.466.415
Variazioni patrimonio netto	17	(461.966)	-
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' FINANZIARIA		(9.038.742)	47.462.605
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio		(13.143.564)	908.220
Disponibilità liquide a inizio periodo		13.166.554	12.258.334
Disponibilità liquide a fine periodo		22.990	13.166.554

*La Società ha applicato l'IFRS9 e l'IFRS15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

Il saldo della posta disponibilità liquide a inizio/fine periodo non include il saldo dei conti correnti societari.

Note al bilancio

1 Premessa

Busitalia Sita Nord Srl (nel seguito anche la "Società" ovvero "Busitalia") è una società costituita e domiciliata in Roma e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma.

La Società è soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

La pubblicazione del presente bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 5 marzo 2019 e lo stesso sarà sottoposto all'Assemblea per l'approvazione ed il successivo deposito, entro i termini previsti dalla legge. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio.

La Società, optando per l'esenzione dal consolidamento prevista dall'IFRS 10, ha redatto il bilancio d'esercizio. Il bilancio consolidato viene redatto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da cui Busitalia è direttamente controllata. La capogruppo ha sede in Roma, in Piazza della Croce Rossa 1, indirizzo presso il quale è possibile ottenere tale documento nei termini e con le modalità previste dalla vigente normativa.

La società KPMG S.p.A. è incaricata della revisione legale dei conti.

2 Criteri di redazione del bilancio

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards - IAS* e *International Financial Reporting Standards - IFRS*) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi riportati nel presente documento.

Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

La valuta funzionale della Società è l'euro, base di presentazione del bilancio, che rappresenta la moneta corrente dei paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di euro.

Il bilancio è costituito dalla Situazione patrimoniale-finanziaria, dal Conto economico, dal Conto economico complessivo, dal Prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal Rendiconto finanziario e dalle relative Note; in dettaglio:

- la Situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente" con specifica separazione, se presenti, delle attività/passività classificate come possedute per la vendita o incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita;
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle *continuing operation* da quello delle *discontinued operation*;

- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- il Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il metodo indiretto.

La Relazione finanziaria è inoltre accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che correda il bilancio di esercizio.

Il presente bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo relativo alla continuità aziendale nella Relazione sulla Gestione.

La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 5 - Gestione dei rischi finanziari.

Il bilancio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per i casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

Si precisa, inoltre, che con il termine "corrente" s'intendono i 12 mesi successivi la data di riferimento del presente documento, mentre per "non corrente" i periodi oltre i 12 mesi successivi la medesima data.

Nella predisposizione del presente bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2017, ad eccezione di quanto descritto nei successivi paragrafi.

3 Principali principi contabili applicati

Di seguito sono riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del bilancio d'esercizio.

Immobili, impianti e macchinari

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'attivo patrimoniale.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a Conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del *component approach*, secondo il quale ciascuna

componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

L'ammortamento viene calcolato in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti.

La vita utile delle immobilizzazioni materiali e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati solo per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati.

Le aliquote di ammortamento e le vite utili sono le seguenti:

Categoria	Aliquota di ammortamento
Terreni	-
Fabbricati industriali	2%
Fabbricati civili strumentali	2%
Attrezzature industriali:	
<i>Macchinari e attrezzature</i>	10%
<i>Autobus per lo svolgimento del servizio di TPL</i>	6,25%
<i>Autobus da noleggio</i>	12,5%
<i>Veicoli ferro</i>	3,70%
<i>Navi e natanti</i>	15%
Altri beni:	
<i>Mobili e arredi</i>	12%
<i>Macchine d'ufficio elettroniche</i>	20%
<i>Telefoni cellulari</i>	20%

Beni in locazione finanziaria

Le attività materiali possedute in virtù di contratti di locazione finanziaria, attraverso le quali sono sostanzialmente trasferiti alla Società i rischi e i benefici legati alla proprietà, sono riconosciute come attività della Società al loro valore corrente alla data di stipula del contratto o, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il *leasing*, inclusa l'eventuale somma da pagare per l'esercizio dell'opzione di acquisto. La corrispondente passività verso il locatore è rappresentata in bilancio tra i debiti finanziari. I beni sono ammortizzati applicando il criterio e le aliquote precedentemente indicate, salvo che la durata del contratto di *leasing* sia inferiore alla vita utile rappresentata da dette aliquote e non vi sia la ragionevole certezza del trasferimento della proprietà del bene locato alla naturale scadenza del contratto; in tal caso il periodo di ammortamento è rappresentato dalla durata del contratto di locazione. Le locazioni nelle quali il locatore mantiene sostanzialmente i rischi e benefici legati alla proprietà dei beni sono classificati come *leasing* operativi. I costi riferiti a *leasing* operativi sono rilevati linearmente a Conto economico lungo la durata del contratto di *leasing*.

Investimenti immobiliari

Gli investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di

servizi o nell'amministrazione aziendale. I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce "Immobili, impianti e macchinari".

Nel caso in cui venga avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce Rimanenze a seguito del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le rimanenze e ne viene sospeso l'ammortamento.

La Società, a partire dal 1° gennaio 2018, applica per le riclassifiche dalla/alla categoria "Investimenti immobiliari", le modifiche apportate dallo IASB al principio IAS 40 e adottate con il Regolamento UE n. 400 del 14 marzo 2018. Conseguentemente tali riclassifiche vengono operate solo quando vi è evidenza del cambiamento d'uso dell'immobile, considerando che di per sé, un cambiamento delle intenzioni della direzione aziendale circa l'uso dell'immobile stesso non costituisce prova di un cambiamento d'uso.

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati (ad eccezione delle Attività immateriali a vita utile indefinita) e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi, maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali, sono considerati parte del costo di acquisto. L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa, e cioè sulla base della stimata vita utile. In particolare, nell'ambito della Società, sono identificabili le seguenti principali attività immateriali:

(a) *Concessioni, licenze e marchi*

Le concessioni, le licenze e i marchi sono ammortizzati in quote costanti in base alla relativa durata.

I costi delle licenze *software*, inclusivi delle spese sostenute per rendere il *software* pronto per l'utilizzo, sono ammortizzati a quote costanti in base alla relativa durata. I costi relativi alla manutenzione dei programmi *software* sono spesati nel momento in cui sono sostenuti.

(b) *Diritti di brevetto ed utilizzo delle opere dell'ingegno*

I brevetti ed i diritti di utilizzo delle opere dell'ingegno sono ammortizzati a quote costanti in base alla loro vita utile.

(c) *Avviamento*

L'avviamento rappresenta la differenza fra il costo sostenuto per l'acquisizione di un'attività aziendale e il valore corrente delle relative attività e passività identificabili acquisite al momento dell'acquisizione. L'avviamento è classificato come attività immateriale a vita utile indefinita e, pertanto, non viene assoggettato ad ammortamento sistematico bensì a valutazione almeno annuale volta a individuare eventuali perdite di valore (*Impairment test*). Non è consentito il ripristino di valore dell'avviamento nel caso di una precedente svalutazione per perdite di valore.

Ai fini della conduzione dell'*impairment test* l'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale è allocato sulle singole *Cash Generating Unit* (CGU) o a gruppi di CGU che si prevede beneficiano delle sinergie della aggregazione, coerentemente con il livello minimo al quale tale avviamento viene monitorato all'interno della Società.

(d) Costi di ricerca e sviluppo

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al Conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le attività immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'attività immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

L'ammortamento di eventuali costi di sviluppo iscritti tra le attività immateriali inizia a partire dalla data in cui il risultato generato dal progetto è utilizzabile e viene effettuato in un periodo pari a 5 anni.

Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a Conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene e sono rilevati a Conto economico al momento dell'alienazione.

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali*(a) Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita*

A ciascuna data di riferimento del bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che le immobilizzazioni materiali e immateriali possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività (*Impairment test*), imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a Conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* CGU cui tale attività appartiene.

Una perdita di valore è riconosciuta a Conto economico qualora il valore di iscrizione dell'attività, o della relativa *cash generating unit* a cui la stessa è allocata, sia superiore al suo valore recuperabile. Le riduzioni di valore di *cash generating unit* sono imputate in primo luogo a riduzione del valore contabile dell'eventuale avviamento attribuito alla stessa e, quindi, a riduzione delle altre attività, in proporzione al loro valore contabile e nei limiti del relativo valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività è ripristinato con imputazione al Conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

(b) Avviamento e attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

Il valore recuperabile dell'avviamento e quello delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore (*Impairment test*) annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore. Il valore originario dell'avviamento non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto sono valutate al costo rettificato per le perdite durevoli di valore.

Le partecipazioni detenute dall'impresa, non di controllo né di collegamento, che non siano quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulti attendibile sono valutate, comunque, al costo.

Nel caso di partecipazioni valutate al costo, si procede ad una svalutazione con impatto al Conto economico laddove siano individuate perdite durevoli di valore. Qualora vengano meno le cause che hanno indotto la svalutazione è necessario ripristinare il valore fino alla concorrenza, al massimo, del costo originario. Tale ripristino viene iscritto a Conto economico.

Aggregazioni Aziendali

Nell'IFRS 3 le aggregazioni di imprese sono definite come "unione di entità o attività aziendali distinte in un'unica entità tenuta alla redazione del bilancio".

Un'aggregazione aziendale può essere effettuata con modalità diverse determinate da motivi legali, fiscali o di altro genere. Può inoltre comportare l'acquisto, da parte di un'entità, del capitale di un'altra entità, l'acquisto dell'attivo netto di un'altra entità, l'assunzione delle passività di un'altra entità o l'acquisto di parte dell'attivo netto di un'altra entità che, aggregata, costituiscono una o più attività aziendali. L'aggregazione può essere realizzata tramite l'emissione di strumenti rappresentativi di capitale, il trasferimento di denaro, di altre disponibilità liquide o di altre attività, oppure tramite una loro combinazione. L'operazione può avvenire tra i soci delle entità che si aggregano o tra un'entità e i soci di un'altra entità. Può comportare la costituzione di una nuova entità che controlli le entità che partecipano all'aggregazione o l'attivo netto trasferito oppure la ristrutturazione di una o più entità che partecipano all'aggregazione.

Le *business combination* sono contabilizzate secondo il *purchase method*. Tale metodologia presuppone che il prezzo dell'acquisizione debba essere riflesso sul valore dei beni dell'entità acquisita e tale attribuzione deve avvenire al *fair value* (delle attività e delle passività) e non ai loro valori contabili. L'eventuale differenza residuale (positiva) costituisce l'Avviamento, negativa il Disavviamento. Il corrispettivo che l'acquirente trasferisce in cambio dell'acquisita comprende

qualsiasi attività o passività risultante da un accordo sul corrispettivo potenziale (premio). Il corrispettivo trasferito deve essere rilevato al *fair value* (valore equo) alla data di acquisizione come parte del corrispettivo trasferito in cambio dell'acquisita.

L'acquirente deve classificare come passività finanziaria o come patrimonio netto, in base alle definizioni di strumento rappresentativo di capitale e di passività finanziaria di cui al paragrafo 11 dello IAS 32 Strumenti finanziari: Esposizione nel bilancio, un'obbligazione a pagare un corrispettivo potenziale che soddisfa la definizione di strumento finanziario. L'acquirente deve classificare come attività un diritto alla restituzione di un corrispettivo trasferito in precedenza se vengono soddisfatte particolari condizioni.

Con riferimento alle operazioni tra entità sottoposte a controllo comune ("*Business combination under common control*"), fattispecie esclusa dall'ambito di applicazione dell'IFRS 3 e non disciplinata da altri principi contabili IFRS, in assenza di tale disciplina, vengono rilevate tenendo conto di quanto previsto dallo IAS 8, ovvero del concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell'operazione e da quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari di Assirevi in tema di IFRS).

Strumenti Finanziari

La Società, a partire dal 1° gennaio 2018, applica per la rilevazione e misurazione degli strumenti finanziari, il principio contabile internazionale IFRS 9 "Strumenti finanziari". L'IFRS 9 sostituisce il precedente IAS 39, dettando nuove regole in tema di classificazione e valutazione, *derecognition*, *impairment* e *hedge accounting*. Tra le principali novità si evidenzia che in tema di classificazione e valutazione occorre considerare il *business model* utilizzato per gestire le attività e passività finanziarie e le caratteristiche dei flussi di cassa finanziari. Inoltre il principio introduce nuovi aspetti per la valutazione delle perdite sui crediti (*expected credit losses*) ed un nuovo modello di *hedge accounting*.

Gli effetti della prima applicazione dell'IFRS 9, sulla base delle valutazioni effettuate dalla Società, sono riepilogati nella Nota 4 "Effetti dell'adozione dell'IFRS 9 e dell'IFRS 15", cui si fa rinvio.

Classificazione e valutazione – Attività finanziarie

L'IFRS 9 introduce nuove disposizioni per la classificazione e la valutazione delle attività finanziarie che riflettono il modello di *business* secondo cui vengono gestite tali attività e le caratteristiche dei loro flussi finanziari.

L'IFRS 9 classifica le attività finanziarie in tre categorie principali: al costo ammortizzato, al *fair value* rilevato nelle altre componenti del Conto economico complessivo (FVOCI) e al *fair value* rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL). Le categorie previste dallo IAS 39, ossia, detenuti fino a scadenza, finanziamenti e crediti e disponibili per la vendita, sono state eliminate.

In dettaglio il principio contabile così come adottato dalla Società:

<i>Classificazione e valutazione – Attività finanziarie</i>	
IFRS 9	IAS 39
L'IFRS 9 classifica le attività finanziarie in tre categorie principali: al costo ammortizzato, al <i>fair value</i> rilevato nelle altre componenti del Conto economico complessivo	In precedenza e in linea con quanto previsto dallo IAS 39 le attività finanziarie erano classificate nelle seguenti

<p>(FVOCI) e al <i>fair value</i> rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL).</p> <p>Le analisi che un'entità dovrà svolgere per classificare le attività finanziarie nelle suddette categorie seguono una prima distinzione a seconda se siamo in presenza di un titolo di capitale, un titolo di debito o un derivato.</p> <p>Tutte le attività finanziarie rappresentate da TITOLI DI CAPITALE sono sempre rilevate al <i>fair value</i>.</p> <p>Nel caso in cui il titolo sia detenuto con finalità di <i>trading</i>, le variazioni di <i>fair value</i> devono essere rilevate a Conto economico, mentre per tutti gli altri investimenti l'entità potrà decidere, alla data di rilevazione iniziale, di rilevare successivamente tutte le variazioni di <i>fair value</i> nelle altre componenti del Conto economico complessivo (OCI), esercitando la <i>FVTOCI option</i>. In tal caso, gli importi accumulati a OCI non saranno mai riversati nell'utile/(perdita) dell'esercizio anche in caso di eliminazione contabile dell'investimento. L'applicazione dell'opzione "FVTOCI" è irrevocabile e le riclassifiche tra le tre categorie non sono concesse.</p> <p>Per quanto riguarda invece la classificazione delle attività finanziarie rappresentate dai CREDITI E DAI TITOLI DI DEBITO, è necessario considerare due elementi:</p> <p>1. il modello di <i>business</i> adottato dalla Società. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Held to Collect</i> (HTC) modello avente l'obiettivo di possedere l'attività finanziaria per l'incasso dei flussi contrattuali; • <i>Held To Collect and Sale</i> (HTC&S) modello avente l'obiettivo sia di incassare i flussi contrattuali derivanti dall'attività finanziaria sia di vendere l'attività finanziaria stessa; • altro modello di business diverso dai due precedenti. <p>2. le caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali rinvenienti dallo strumento finanziario. In particolare si dovrà verificare se tali flussi di cassa contrattuali sono</p>	<p>categorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • attività al <i>fair value</i> con contropartita al Conto economico; • crediti e finanziamenti; • attività finanziarie detenute fino a scadenza; • attività finanziarie disponibili per la vendita. <p><i>Attività finanziarie con contropartita al Conto economico</i></p> <p>Tale categoria includeva le attività finanziarie acquisite a scopo di negoziazione a breve termine, gli strumenti derivati e le attività designate come tali al momento della loro iscrizione. Tali attività erano valutate al <i>fair value</i>, determinato facendo riferimento al valore di mercato (<i>bid price</i>) alla data di chiusura del periodo oggetto di rilevazione o, nel caso di strumenti non quotati, attraverso tecniche finanziarie di valutazione comunemente utilizzate.</p> <p><i>Crediti e finanziamenti</i></p> <p>In tale categoria erano incluse le attività non rappresentate da strumenti derivati e non quotate in un mercato attivo, dalle quali erano attesi pagamenti fissi o determinabili. Tali attività erano inizialmente rilevate al <i>fair value</i> e, successivamente, valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso di interesse effettivo.</p> <p><i>Attività finanziarie detenute fino a scadenza</i></p> <p>Tali attività, valutate al costo ammortizzato, erano quelle, diverse dagli strumenti derivati, a scadenza prefissata e per le quali si aveva l'intenzione e la capacità di mantenerle in portafoglio sino alla scadenza stessa.</p> <p><i>Attività finanziarie disponibili per la vendita</i></p> <p>In tale categoria erano incluse le attività finanziarie, non rappresentate da strumenti derivati, designate appositamente come rientranti in tale voce o non classificate in nessuna delle precedenti voci. Tali attività erano valutate al <i>fair value</i>, determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato alla data di bilancio o delle situazioni infrannuali o attraverso tecniche e modelli di</p>
--	---

<p>rappresentati unicamente dal pagamento del capitale e dagli interessi o diversamente includono anche altre componenti. Questa verifica è denominata SPPI Test (<i>Solely Payment of Principal and Interest Test</i>).</p> <p>L'IFRS 9 fornisce le definizioni di capitale e interessi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il capitale è il <i>fair value</i> dell'attività finanziaria all'iscrizione iniziale e tale importo può cambiare nel tempo lungo la vita dello strumento finanziario (ad esempio, tramite rimborsi); • gli interessi rappresentano, invece, la compensazione per il valore temporale del denaro e il rischio di credito sul capitale residuo. <p>Un'attività finanziaria rappresentata quindi da titoli di debito potrà essere classificata nelle seguenti categorie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Costo ammortizzato quando: <ol style="list-style-type: none"> a. i flussi di cassa contrattuali dello strumento sono rappresentati unicamente dal pagamento di capitale e interessi (<i>SPPI Test</i> superato); e b. il <i>business model</i> adottato dalla Società prevede che l'entità detenga l'attività finanziaria esclusivamente per incassare flussi di cassa contrattuali (modello di <i>business</i> HTC). <p>In questa categoria, gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al <i>fair value</i>, inclusivo dei costi dell'operazione (ovvero i costi marginali, intesi come i costi che non sarebbero stati sostenuti senza che l'entità avesse acquisito, emesso o dismesso lo strumento) e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi (calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo come nel previgente IAS 39), le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.</p>	<p>valutazione finanziaria, rilevandone le variazioni di valore con contropartita in una specifica riserva di patrimonio netto ("riserva per attività disponibili per la vendita"). Tale riserva veniva riversata a Conto economico solo nel momento in cui l'attività finanziaria veniva effettivamente ceduta, o, nel caso di variazioni negative, quando si evidenziava che la riduzione di valore significativa e prolungata già rilevata a patrimonio netto non poteva essere recuperata.</p>
--	--

2. *Fair Value Through Other Comprehensive Income* (FVTOCI) quando:

- a. i flussi di cassa contrattuali dello strumento sono rappresentati unicamente dal pagamento di capitale e interessi (*SPPI Test* superato); e
- b. il *business model* adottato dalla Società prevede che l'entità detenga l'attività finanziaria sia per incassare flussi di cassa contrattuali che flussi di cassa generati dalla vendita (modello di *business* HTC&S).

In tale categoria gli strumenti finanziari classificati sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione.

Gli interessi (calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo come nel previgente IAS 39), le perdite/(utili) per riduzione di valore e gli utili/(perdite) su cambi sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio. Le altre variazioni del *fair value* dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di Conto economico complessivo (OCI). Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI saranno riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

3. *Fair Value Through Profit Or Loss* in via residuale, ovvero quando:

- a. non sono rispettati i criteri precedentemente descritti ovvero;
- b. nel caso in cui si eserciti la *fair value option*.

Gli strumenti finanziari classificati in tale categoria sono inizialmente e successivamente rilevati al *fair value*. I costi dell'operazione e le variazioni del *fair value* sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Classificazione e valutazione – Passività finanziarie

L'IFRS 9 mantiene in sostanza le disposizioni dello IAS 39 per la classificazione delle passività finanziarie.

Tuttavia, mentre lo IAS 39 richiede la rilevazione di tutte le variazioni del *fair value* delle passività designate al FVTPL nell'utile/(perdita) dell'esercizio, l'IFRS 9 prevede che tali variazioni di *fair value* vengano presentate nel modo seguente:

- l'importo della variazione del *fair value* attribuibile ai cambiamenti del rischio di credito della passività deve essere presentato nelle altre componenti del Conto economico complessivo; e
- l'importo residuo della variazione del *fair value* deve essere rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Perdite per riduzione di valore – Attività finanziarie e attività derivanti da contratti con i clienti

L'IFRS 9 sostituisce il modello della 'perdita sostenuta' (*incurred loss*) previsto dallo IAS 39 con un modello previsionale della 'perdita attesa su crediti' (*expected credit loss* o 'ECL'). Il modello presuppone un livello significativo di valutazione in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sull'ECL che saranno ponderati in base alle probabilità.

Il nuovo modello di perdita per riduzione di valore si applica alle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato o al FVOCI, fatta eccezione per i titoli di capitale e le attività derivanti da contratti con i clienti.

Il principio prevede che i fondi a copertura su crediti siano valutati utilizzando i seguenti approcci metodologici: il "*General deterioration method*" e il "*Simplified approach*"; in particolare:

- Il "*General deterioration method*" richiede la classificazione in tre *stage* degli strumenti finanziari inclusi nel perimetro di applicazione dell'IFRS 9. I tre *stage* riflettono il livello di deterioramento della qualità del credito dal momento in cui lo strumento finanziario è acquisito e comportano una differente modalità di calcolo dell'ECL;
- Il "*Simplified approach*" prevede, per i crediti commerciali, *contract asset*¹⁹ e crediti derivanti da contratti di *leasing*, l'adozione di alcune semplificazioni, al fine di evitare che le entità siano costrette a monitorare i cambiamenti nel rischio di credito, così come previsto dal modello generale. La rilevazione della perdita secondo l'approccio semplificato deve essere *lifetime*, pertanto non è richiesta la *stage allocation*.

Nei casi in cui trova applicazione il *General Deterioration Method*, come anticipato, gli strumenti finanziari sono classificati in tre *stage* in funzione del deterioramento della qualità creditizia tra la data della rilevazione iniziale e quella di valutazione:

- *Stage 1*: comprende tutte le attività finanziarie in esame al momento della loro prima rilevazione (Data di rilevazione iniziale) a prescindere da parametri qualitativi (es.: *rating*) e ad eccezione di situazioni con evidenze oggettive di *impairment*. Permangono in *stage 1*, in fase di valutazione successiva, tutti gli strumenti finanziari che non hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale o che abbiano un basso rischio di credito alla data di riferimento. Per tali attività sono riconosciute le perdite su crediti attese nei prossimi 12 mesi (*12-month ECL*) che rappresentano le perdite attese in considerazione della possibilità che si verifichino eventi di *default* nei prossimi 12 mesi. Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage 1* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;
- *Stage 2*: comprende gli strumenti finanziari che hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale, ma che non hanno evidenze oggettive di *impairment*. Per tali attività sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello strumento

¹⁹ Ai sensi dell'IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers*, i *contract asset* sono definiti come i diritti dell'entità ad un corrispettivo in cambio di beni o servizi che l'entità ha trasferito al cliente, quando il diritto è subordinato a qualcosa di diverso dal passare del tempo (per esempio, le prestazioni future dell'entità).

finanziario (*Lifetime ECL*). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage 2* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;

- *Stage 3*: comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di *impairment* alla Data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello strumento.

Ai fini della definizione dell'approccio metodologico da applicare alle attività in perimetro di *impairment* e segnatamente per l'identificazione della corretta probabilità di *default*, il Gruppo ha individuato una segmentazione convenzionale in *cluster* omogenei in base alla tipologia di controparte:

- *Pubblica Amministrazione*: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali aventi come controparte lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni, la UE od Organismi ad essa riconducibili;
- *Intercompany*: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali tra controparti controllate;
- *Depositi*: tutti i depositi detenuti presso controparti bancarie;
- *Crediti vs terzi*: comprende i crediti finanziari e commerciali, diversi dai precedenti, aventi come controparti società non finanziarie, famiglie produttrici e famiglie consumatrici.

Il Gruppo ha deciso, inoltre, di applicare l'esenzione "*Low Credit Risk Exemption*" prevista dal principio per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con *rating* ritenuto *Investment Grade* (da AAA a BBB-), in virtù della quale non viene eseguita la *stage allocation* bensì esse vengono allocate direttamente in *stage 1* con *provisioning* a 1 anno.

Pertanto, l'applicazione del modello di *impairment*, prevede i seguenti principali *step* operativi:

- Distinzione tra crediti finanziari e crediti commerciali: è finalizzata ad isolare il perimetro dei crediti da assoggettare ai criteri di *stage allocation*, ossia tutti i crediti finanziari. Per i crediti commerciali, invece, il principio deroga l'applicazione della *stage allocation* in virtù dell'applicazione dell'approccio semplificato secondo il quale la perdita attesa è sempre calcolata in ottica *lifetime*;
- Calcolo dell'*Expected Credit Loss* – Crediti Finanziari: per ogni *cluster*, una volta definito lo *stage* di appartenenza, si procede al calcolo della perdita attesa;
- Calcolo dell'*Expected Credit Loss* – Crediti Commerciali: per ogni *cluster*, si procede alla segmentazione del credito per fasce di scaduto (in particolare: posizioni a scadere, scaduto entro 1 anno, scaduto entro 2 anni, scaduto oltre i 2 anni) e quindi al calcolo della perdita attesa secondo le regole indicate.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi al netto delle svalutazioni effettuate secondo l'IFRS 9. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale – finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value* e le relative variazioni sono rilevate a Conto economico.

Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minore valore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

Il valore netto di realizzo corrisponde, per i prodotti finiti e gli immobili, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati di vendita. Per le materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

Il costo di acquisto è inclusivo degli oneri accessori; il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione e una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.

Le rimanenze obsolete e/o di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro, mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo del valore delle rimanenze. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

In questa voce sono iscritti anche gli immobili di *trading* che sono iscritti al minore fra il costo di acquisizione e valore di mercato determinato con perizia di un terzo indipendente. Essi sono iscritti al netto del fondo svalutazione e i costi incrementativi sono capitalizzati. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

Benefici ai dipendenti

Benefici a breve termine

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di *bonus* pagabile nei dodici mesi dalla data del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

Piani a benefici definiti e a contribuzione definita

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, la Società versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione

assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il "*projected unit credit method*". Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile; esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n.296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti", la natura di piani a contribuzione definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.

Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell'esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo e il rischio specifico legato all'obbligazione. L'incremento del valore del fondo determinato da variazioni del costo del denaro nel tempo è contabilizzato come interesse passivo.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Ricavi da contratti con i clienti

La Società, a partire dal 1° gennaio 2018, applica per la rilevazione dei ricavi con i clienti, il principio contabile internazionale IFRS 15 "Ricavi provenienti dai contratti con i clienti". L'IFRS 15 rappresenta un unico e completo *framework* per la rilevazione dei ricavi e stabilisce le disposizioni da applicare a tutti i contratti con la clientela (ad eccezione di quelli che rientrano nell'ambito degli *standards* sul *leasing*, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari). Sostituisce i precedenti *standards* sui ricavi: lo IAS 18 *Revenue* e lo IAS 11 *Construction Contracts*, oltre che le interpretazioni IFRIC 13 *Customer Loyalty Programmes*, IFRIC 15 *Agreements for the Construction of Real Estate*, IFRIC 18 *Transfers of Assets from Customers* e SIC-31 *Revenue—Barter Transactions Involving Advertising Services*. Il principio cardine del nuovo *standard* impone che la società/entità rilevi i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi sia espresso in un importo che rifletta il corrispettivo a cui la società/entità ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi. La rilevazione dei ricavi, senza più presentare, come per i precedenti IAS 18 e IAS 11, la distinzione tra ricavi per vendita di beni, servizi e lavori in corso, si snoda attraverso il c.d. *five step model* (identificazione del contratto; identificazione delle *performance obligation*; identificazione del corrispettivo; allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*; rilevazione del ricavo). Gli impatti riferiti all'introduzione del principio IFRS 15 sono esposti nella successiva Nota 4 "Effetti dell'adozione dell'IFRS 9 e dell'IFRS 15", cui si fa rinvio.

Poiché la Società ha scelto di applicare il nuovo principio retroattivamente con effetto cumulato alla data di prima applicazione (ossia 1° gennaio 2018), i dati comparativi non sono stati rideterminati ed agli stessi continuano ad applicarsi i precedenti principi contabili IAS 18 e IAS 11. Nel seguito, il principio contabile così come adottato dalla Società.

Prodotti e servizi	Rilevazione IFRS 15 Natura, tempistiche di soddisfacimento delle <i>performance obligation</i>, significativi termini di pagamento	Rilevazione IAS 18 e IAS 11 Natura del cambio di principio contabile
Principio generale	Con l'IFRS 15 i ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il corrispettivo	In precedenza i ricavi, in conformità allo IAS 18, venivano rilevati nella misura in cui era probabile che al Gruppo sarebbero affluiti dei benefici economici e il loro ammontare poteva essere determinato in modo attendibile, tenendo conto del valore di eventuali resi, abbuoni, sconti commerciali e premi attinenti la quantità. I Ricavi per prestazioni di servizi venivano rilevati a Conto economico con riferimento allo stadio di completamento del servizio e solo quando il risultato della prestazione poteva essere attendibilmente stimato. I

	<p>totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente.</p> <p>Per l'IFRS 15, nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (<i>performance obligation</i>). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, l'entità rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo.</p> <p>Per le obbligazioni di fare adempiute nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (<i>over the time</i>), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi il Gruppo utilizza il Metodo basato sugli <i>input</i> (<i>cost-to-cost method</i>). I ricavi sono rilevati sulla base degli <i>input</i> impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli <i>input</i> totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli <i>input</i> risultano distribuiti uniformemente nel tempo, il Gruppo rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti.</p>	<p>Ricavi delle vendite di beni erano valutati al <i>fair value</i> del corrispettivo ricevuto o spettante e quando i rischi significativi e i benefici connessi alla proprietà dei beni stessi erano trasferiti all'acquirente e i relativi costi potevano essere stimati attendibilmente.</p> <p>I contratti di costruzione (o commesse), in conformità allo IAS 11, venivano iscritti al valore dei corrispettivi contrattuali pattuiti, ragionevolmente maturati, secondo il metodo della percentuale di completamento, tenuto conto dello stato di avanzamento raggiunto e dei rischi contrattuali attesi. Lo stato di avanzamento dei lavori era misurato con riferimento ai costi di commessa sostenuti alla data di bilancio in rapporto al totale dei costi stimati per ogni singola commessa. Quando il risultato di una commessa non poteva essere stimato correttamente, il ricavo di commessa era riconosciuto solo nella misura in cui i costi sostenuti erano verosimilmente recuperabili. Quando il risultato di una commessa poteva essere stimato correttamente ed era probabile che il contratto avrebbe generato un profitto, il ricavo di commessa era riconosciuto lungo la durata del contratto. Quando era probabile che il totale dei costi di commessa avrebbe superato il totale dei ricavi di commessa, la perdita potenziale era rilevata a Conto economico immediatamente e indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa. Le commesse erano esposte al netto degli eventuali fondi svalutazione, delle perdite a finire, nonché degli acconti e degli anticipi relativi al contratto in corso di esecuzione. L'eventuale differenziale positivo veniva rilevato tra le attività nella voce in esame, mentre l'eventuale differenziale negativo veniva rilevato tra le</p>
--	---	--

		passività alla voce "Debiti commerciali".
Ricavi da vendita biglietti per servizi di trasporto tramite Scarl – Direzione Regionale Toscana	<p>I ricavi per i servizi di trasporto su gomma sono regolati dalle Condizioni Generali di trasporto che si applicano sulle varie tipologie di servizio.</p> <p>Il contratto con il cliente è generalmente identificato nel biglietto come un'unica <i>performance obligation</i> di cui il cliente può beneficiare. I ricavi sono considerati di competenza dal momento in cui il servizio viene usufruito da parte del cliente.</p> <p>La tipologia di <i>business</i> prevede incassi anticipati, tuttavia la misura temporale di tale anticipo non configura l'esistenza di una componente finanziaria significativa.</p> <p>Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi il riconoscimento dei ricavi avviene <i>over time</i>.</p>	L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.
Ricavi da mercato per servizi di trasporto su Ferro	<p>I ricavi per i servizi di trasporto su ferro sono regolati dalle Condizioni Generali di trasporto che si applicano sulle varie tipologie di servizio.</p> <p>Il contratto con il cliente è generalmente identificato nel biglietto come un'unica <i>performance obligation</i> di cui il cliente può beneficiare nel corso del tempo. I ricavi sono considerati di competenza dal momento in cui il servizio viene usufruito da parte del cliente.</p> <p>La tipologia di <i>business</i> prevede incassi anticipati, tuttavia la misura temporale di tale anticipo non configura l'esistenza di una componente finanziaria significativa.</p> <p>Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi il riconoscimento dei ricavi avviene <i>over time</i>.</p>	L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.
Ricavi da contratto di servizio – Direzione Regionale Toscana	<p>Il contratto ha durata dal 1.1.2018 fino al 31.12.2019. Al termine della scadenza originaria il Contratto sarà in regime di proroga fino all'aggiudicazione della Gara Toscana. Nel contratto è prevista una sola</p>	L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi.

	<i>performance obligation.</i> Corrispettivo definito in misura fissa sulla base dei KM di percorrenza effettiva degli autobus <i>Stand alone price</i> definito contrattualmente <i>Performance obligation</i> soddisfatta "Over time".	
--	--	--

Corrispettivi variabili

Se il corrispettivo contrattuale include un importo variabile (ad esempio a seguito di riduzioni, sconti, rimborsi, crediti, concessioni sul prezzo, incentivi, premi di rendimento, penalità oppure perché il corrispettivo stesso dipende dal verificarsi o meno di un evento futuro incerto), l'importo del corrispettivo cui si ritiene di avere diritto deve essere stimato. La Società stima i corrispettivi variabili in maniera coerente per fattispecie simili, usando il metodo del valore atteso o del valore dell'importo maggiormente probabile; in seguito, include l'importo stimato del corrispettivo variabile nel prezzo di transizione solo nella misura in cui tale importo risulta altamente probabile.

Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi della Società vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se la stessa risulta finanziata dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanzia (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi.

Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto

La Società capitalizza i costi sostenuti per l'ottenimento del contratto e che non avrebbe sostenuto se non lo avesse ottenuto (es. commissioni di vendita), quando prevede di recuperarli. Mentre, nel caso di mancato contratto, li capitalizza solo se esplicitamente addebitabili al cliente. La Società capitalizza i costi sostenuti per l'adempimento del contratto solo quando questi sono direttamente correlati al contratto, consentono di disporre di nuove e maggiori risorse per gli adempimenti futuri e si prevede che tali costi saranno recuperati.

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che la Società rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

Contributi in conto impianti

I contributi pubblici in conto impianti si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici alla Società per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, alla riattivazione e all'ampliamento di immobili, impianti e macchinari. I contributi in conto capitale vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici alla Società a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alla voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" e "Altri proventi" come componente positiva del Conto economico.

Dividendi

Sono rilevati a Conto economico quando sorge il diritto degli azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli azionisti della Società viene rappresentata come movimento del patrimonio netto e registrata come passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli azionisti.

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della Società e in conformità alle vigenti normative fiscali. Le imposte anticipate, relative alle perdite fiscali pregresse, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel Conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del Conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto. In questi ultimi casi le imposte differite sono rilevate, rispettivamente alla voce "Effetto fiscale" relativo alle altre componenti del Conto economico complessivo e direttamente al patrimonio netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di Conto economico "Altri costi operativi".

PRINCIPI CONTABILI DI RECENTE EMANAZIONE

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni di prima adozione

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2018.

IFRS 9 *Financial instruments*

Il 24 luglio 2014, lo IASB ha pubblicato la versione finale dell'IFRS 9 "Strumenti finanziari". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 2067 del 22 novembre 2016 e accoglie i risultati del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39, superando tutte le versioni dell'IFRS 9 precedentemente emesse in tema di classificazione e valutazione, *derecognition*, *impairment* e *hedge accounting*. Per una dettagliata descrizione di quanto previsto dal Principio, si rimanda a quanto descritto nella in precedenza e successivamente con riferimento agli impatti derivanti dalla prima applicazione.

IFRS 15 *Revenue from contracts with customers*

Il 28 maggio 2014 lo IASB e il FASB hanno pubblicato, nell'ambito del programma di convergenza IFRS-US GAAP, lo *standard* IFRS 15 "Ricavi provenienti dai contratti con i clienti". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 1905 del 22 settembre 2016. L'IFRS 15 rappresenta un unico e completo *framework* per la rilevazione dei ricavi e stabilisce le disposizioni da applicare a tutti i contratti con la clientela (ad eccezione dei contratti che rientrano nell'ambito degli *standards* sul *leasing*, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari). Il principio cardine del nuovo *standard* impone che la società/entità rilevi i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi sia espresso in un importo che rifletta il corrispettivo a cui la società/entità ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi. Pertanto, la rilevazione dei ricavi, senza più presentare la distinzione tra ricavi per vendita di beni, servizi e lavori in corso, si snoda attraverso il c.d. *five step model* (identificazione del contratto; identificazione delle *performance obligation*; identificazione del corrispettivo; allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*; rilevazione del ricavo). Per una dettagliata descrizione di quanto previsto dal Principio si rimanda a quanto descritto nella in precedenza e successivamente con riferimento agli impatti derivanti dalla prima applicazione.

IFRIC 22 *Foreign Currency Transactions and Advance Consideration*

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato l'interpretazione IFRIC 22 *Foreign Currency Transactions and Advance Consideration*. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 519 del 28 marzo 2018. L'interpretazione chiarisce la corretta contabilizzazione delle transazioni che includono un anticipo sui corrispettivi in valuta estera. La data dell'operazione ai fini della determinazione del tasso di cambio da applicare al momento della rilevazione iniziale dell'attività, del costo o del ricavo connesso (o di parte dell'attività, del costo o del ricavo connesso) è la data in cui l'entità rileva inizialmente l'attività non monetaria o la passività non monetaria determinata dal versamento o dal ricevimento di un anticipo. L'applicazione dell'interpretazione non ha comportato, per la natura della stessa, effetti significativi sul presente documento.

Annual improvements to IFRS standards 2014-2016 cycle

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato il documento "Annual Improvements to IFRS Standards 2014-2016 Cycle". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 182 del 7 febbraio 2018. Le modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, riguardano i seguenti principi: l'IFRS 1 *First-time adoption of international financial reporting standards*, l'IFRS 12 *Disclosure of*

interests in other entities e lo IAS 28 *Investments in associates and joint venture*. L'applicazione dell'interpretazione non ha comportato, per la natura della stessa, effetti significativi sul presente documento.

Amendments to IAS 40 Transfers of Investment Property

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 40 *Investment Property*. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 400 del 14 marzo 2018. La modifica chiarisce gli aspetti relativi al trattamento dei trasferimenti da, e verso la voce, investimenti immobiliari. L'entità deve operare i cambiamenti che portano a qualificare un immobile che non era un investimento immobiliare come tale o viceversa quando, e solo quando, vi è un cambiamento effettivo dell'uso, e non solo la volontà da parte del *management*. L'applicazione delle modifiche non ha comportato, per come è strutturato il processo decisionale di riclassifica tra le classi di *asset* in parola, effetti significativi sul presente documento.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI DI RECENTE OMOLOGAZIONE DA PARTE DELL'UNIONE EUROPEA MA NON ANCORA APPLICATI

IFRS 16 – Leases

Il 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il nuovo *standard* IFRS 16 *Leases*. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 1990 del 9 novembre 2017. L'IFRS 16, che sostituisce lo IAS 17, si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente. Il nuovo principio elimina di fatto la differenza nella contabilizzazione del *leasing* operativo e finanziario pur in presenza di elementi che consentono di semplificarne l'applicazione ed introduce il concetto di controllo all'interno della definizione di *leasing*. In particolare per determinare se un contratto rappresenti o meno un *leasing*, l'IFRS 16 richiede di verificare se il locatario abbia o meno il diritto di controllare l'utilizzo di una determinata attività per un determinato periodo di tempo. E' consentita un'applicazione anticipata per le entità che applicano anche l'IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers*.

L'entità, che dovrà adottare l'IFRS 16 *Leasing* a partire dal 1° gennaio 2019, ha stimato gli effetti, riportati nel seguito, derivanti dalla prima applicazione di tale principio sul bilancio consolidato. Si fa presente che gli effetti a consuntivo dell'adozione del suddetto principio al 1° gennaio 2019 potrebbero essere diversi in quanto:

- il Gruppo, nell'ambito del progetto di *impact analysis* cui la Società partecipa, non ha ancora completato la verifica e la valutazione dei controlli sui suoi nuovi sistemi informativi;
- in ambito nazionale, in coordinamento con lo *standard setter* italiano, è ancora in discussione l'interpretazione di taluni contratti e clausole rilevanti con riferimento al "*non cancellable period*"; e
- i nuovi criteri di valutazione potrebbero subire modifiche fino alla presentazione del primo Bilancio dell'esercizio che comprende la data di prima applicazione;
- il Gruppo, e di conseguenza la Società sta ancora valutando, anche in connessione ai punti precedenti, taluni espedienti pratici concessi dal Principio.

L'IFRS 16 introduce un unico modello di contabilizzazione dei *leasing* nel bilancio dei locatari secondo cui il locatario rileva un'attività che rappresenta il diritto d'utilizzo del bene sottostante e una passività che riflette l'obbligazione per il pagamento dei canoni di locazione. Sono previste delle esenzioni all'applicazione dell'IFRS 16 per i *leasing* a breve termine e per quelli di attività di modesto valore. Le modalità di contabilizzazione per il locatore restano simili a quelle previste dal principio attualmente in vigore, ossia il locatore continua a classificare i *leasing* come operativi o finanziari.

L'IFRS 16 sostituisce le attuali disposizioni in materia di *leasing*, compresi lo IAS 17 *Leasing*, l'IFRIC 4 Determinare se un accordo contiene un *leasing*, il SIC-15 *Leasing* operativo—Incentivi e il SIC-27 La valutazione della sostanza delle operazioni nella forma legale del *leasing*.

Leasing in cui si agisce da locatario

- ✓ L'entità rileverà nuove attività e passività per i *leasing* operativi di veicoli ferroviari, strutture autoveicoli, e talune locazioni immobiliari. La natura dei costi relativi ai suddetti *leasing* muterà in quanto l'entità andrà ad ammortizzare le attività per il diritto d'utilizzo e gli oneri finanziari sulle passività di *leasing*. Precedentemente, l'entità contabilizzava i costi per *leasing* operativi a quote costanti lungo la durata del *leasing* e rilevava delle attività e passività solo in presenza di differenze temporanee tra il momento in cui pagava i canoni di *leasing* e i costi rilevati. Sulla base delle informazioni preliminari disponibili attualmente, la Società prevede di rilevare passività per *leasing* per circa 10,8 milioni di euro al 1° gennaio 2019 a valle dell'*impact analysis* effettuata.

Amendments to IFRS 9 - Prepayment features with Negative Compensation

In data 12 ottobre 2017, lo IASB ha pubblicato l'emendamento all'IFRS 9 *Financial Instruments* - Elementi di pagamento anticipato con compensazione negativa. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 498 del 22 marzo 2018. Le modifiche sono volte a chiarire la classificazione di determinate attività finanziarie rimborsabili anticipatamente quando si applica l'IFRS 9. In particolare, l'emendamento propone per gli strumenti finanziari con pagamento anticipato, che potrebbero dar esito ad una compensazione negativa, l'utilizzo del metodo del costo ammortizzato o del *fair value through other comprehensive income* a seconda del modello di *business* adottato. Le società applicano le modifiche, al più tardi, a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci il 1° gennaio 2019 o successivamente. La valutazione degli impatti che si determineranno con l'entrata in vigore di tale principio è in corso di analisi.

IFRIC 23 – Uncertainty over Income Tax Treatments

Il 7 giugno 2017 lo IASB ha pubblicato l'IFRIC 23 *Uncertainty over Income Tax Treatments*. Lo *standard* spiega come rilevare e misurare contabilmente le imposte differite o correnti in presenza di aspetti di incertezza nel trattamento contabile di talune poste, incertezze collegate ai dubbi interpretativi non chiariti dalle *tax authority* di riferimento. L'IFRIC 23 si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. Non si prevedono effetti significativi dall'entrata in vigore di tale interpretazione.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI NON ANCORA OMOLOGATI DA PARTE DELL'UNIONE EUROPEA

Amendments to IAS 28 - Long-term Interests in Associates and Joint Ventures

In data 12 ottobre 2017, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 28 *Investment Entities*. L'emendamento chiarisce che ai crediti a lungo termine verso una società collegata o *joint venture* che, nella sostanza, fanno parte dell'investimento netto nella società collegata o *joint venture*, si applica l'IFRS 9. L'emendamento prevede inoltre che l'IFRS 9 sia applicato a tali crediti prima dell'applicazione dello IAS 28, in modo che l'entità non tenga conto di eventuali rettifiche ai *long-term interests* derivanti dall'applicazione del suddetto IAS. L'emendamento si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno

inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del primo trimestre del 2019.

Annual improvements to IFRS standards 2015-2017 cycle

Il 12 dicembre 2017 lo IASB ha pubblicato il documento "Annual Improvements to IFRS Standards 2015-2017 Cycle". Le modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, riguardano i seguenti principi: IAS 12 *Income Taxes*, IAS 23 *Borrowing Costs* e IFRS 3 *Business Combination*. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del primo trimestre del 2019.

Amendments to IAS 19 - Plan Amendment, Curtailment or Settlement

In data 7 febbraio 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 19 *Employee Benefits*. Le modifiche chiariscono i trattamenti contabili a cui ricorrere per piani a benefici definiti in caso di modifica del piano, *curtailment* o *settlement*. Ovvero, richiedono che una società utilizzi le ipotesi aggiornate dell'eventuale rimisurazione per determinare il costo del servizio corrente e l'interesse netto per il resto del periodo di riferimento successivo alla modifica del piano. L'emendamento si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del primo trimestre del 2019.

Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards

Il 29 marzo 2018, lo IASB ha pubblicato la versione rivista del *Conceptual Framework for Financial Reporting*. Le principali modifiche rispetto alla versione del 2010 riguardano: un nuovo capitolo in tema di valutazione, migliori definizioni e *guidance*, in particolare con riferimento alla definizione di passività, chiarimenti di importanti concetti, come *stewardship*, prudenza e incertezza nelle valutazioni. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2019.

Amendments to IFRS 3 – Business Combination

Il 22 ottobre 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IFRS 3 *Business Combination*. La modifica ha interessato la definizione di *business*, intesa, attualmente, come un insieme integrato di attività che è possibile condurre e gestire allo scopo di fornire beni o servizi ai clienti, generare reddito da investimenti o generare altri redditi da attività ordinarie. In precedenza, la definizione veniva utilizzata per intendere un insieme integrato di attività in grado di essere condotto e gestito allo scopo di fornire un rendimento sotto forma di dividendi, costi inferiori o altri vantaggi economici direttamente agli investitori o ad altri proprietari, membri o partecipanti. La nuova definizione modificata di un'impresa dovrà essere applicata alle acquisizioni che si verificano a partire dal 1° gennaio 2020. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2019.

Amendments to IAS 1 e IAS 8 – Definition of material

Il 31 ottobre 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 1 e allo IAS 8 *Definition of Material*. Le principali modifiche hanno riguardato l'allineamento dei riferimenti e delle citazioni presenti in alcuni IFRS in modo che essi richiamino la nuova versione del *Conceptual Framework*, approvata a marzo 2018, e non più quella del 2010. L'emendamento si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2020 o successivamente. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2019.

USO DI STIME E VALUTAZIONI

La redazione del bilancio di esercizio richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a Conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

Pertanto i risultati che si consuntiveranno in futuro potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione di tali stime.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari:

Riduzione di valore delle attività

Le attività materiali e immateriali con vita utile definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno della Società e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli amministratori.

Riduzione di valore delle attività finanziarie

Come anticipato, l'IFRS 9 ha sostituito lo IAS 39 relativamente al modello di *impairment*.

Sotto il modello previsto dall'IFRS 9, la perdita attesa viene definita come la somma delle perdite attese derivanti dagli eventi di default che possono colpire lo strumento finanziario su un determinato orizzonte temporale; ciò si concretizza nella rilevazione della perdita.

Ammortamenti

Il costo delle attività materiali, immateriali a vita utile definita e degli investimenti immobiliari è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti. La vita utile economica delle immobilizzazioni è determinata dagli amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

Fondi rischi e oneri

A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del bilancio della Società.

Imposte

La contabilizzazione delle imposte differite attive è effettuata sulla base delle aspettative di reddito attese negli esercizi futuri. La valutazione dei redditi attesi ai fini della contabilizzazione delle imposte differite dipende da fattori che possono variare nel tempo e determinare effetti significativi sulla valutazione delle imposte differite attive.

Settori operativi

Alla data della presente Relazione finanziaria la Società non ha titoli di debito o azioni quotate in un mercato regolamentato e rientra nel perimetro di consolidamento del Gruppo FS Italiane che, in ottemperanza all'IFRS 8 paragrafo 2 b, fornisce nelle Note al Bilancio Consolidato informazioni sui settori operativi.

4 Effetti dell'adozione dell'IFRS 9 e dell'IFRS 15

Di seguito gli effetti dell'applicazione dei principi contabili internazionali IFRS 9, IFRS 15 e delle modifiche allo IAS 40:

IFRS 9 – STRUMENTI FINANZIARI

Metodo di transizione

Le modifiche dei principi contabili derivanti dall'adozione dell'IFRS 9 sono applicate sostanzialmente in maniera retroattiva, fatta eccezione per quanto di seguito riportato:

- la Società si avvale dell'esenzione che consente di non rideterminare le informazioni comparative degli esercizi precedenti relative ai cambiamenti di classificazione e di valutazione (comprese le perdite per riduzione di valore). In linea generale, le differenze dei valori contabili delle attività e delle passività finanziarie derivanti dall'adozione dell'IFRS 9 sono rilevate tra gli utili portati a nuovo e le riserve al 1° gennaio 2018;
- come già indicato in precedenza, la Società in tema di *hedge accounting* ha deciso di continuare ad applicare le disposizioni previste dallo IAS 39.

Classificazione e valutazione delle attività e passività finanziarie

Come riportato nella Nota 3 "principali principi contabili applicati", l'IFRS 9 modifica le categorie di classificazione per le attività finanziarie, ma mantiene in sostanza le disposizioni dello IAS 39 per la classificazione delle passività finanziarie.

Sulla base delle valutazioni condotte dalla Società, data la natura delle attività possedute, queste sono interamente classificate nella categoria del costo ammortizzato, ad eccezione degli strumenti finanziari derivati valutati al *fair value* e rilevati nell'utile o perdita dell'esercizio ovvero nel Conto economico dell'esercizio a seconda della tipologia.

Perdite per riduzione di valore

Di seguito, la Società ha stimato che l'applicazione dei nuovi criteri per le perdite per riduzione di valore previsti dall'IFRS 9 al 1° gennaio 2018 genera il seguente impatto:

valori in migliaia di euro

Fondo svalutazione al 31 dicembre 2017 (IAS 39)	10.138
<i>Impairment</i> addizionale al 1° gennaio 2018:	
Crediti commerciali	429
Altre attività finanziarie	7
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	25
Fondo svalutazione al 1° gennaio 2018 (IFRS 9)	10.599

IFRS 15 – RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI

Metodo di transizione

La Società, per mezzo della costituzione di specifici gruppi di lavoro, ha eseguito e completato l'analisi circa gli impatti generati dall'adozione del nuovo *standard* IFRS 15. Applica il principio retroattivamente con effetto cumulato alla data di prima applicazione (ossia 1 gennaio 2018), pertanto, i dati comparativi non sono stati rideterminati e continuano ad essere rilevati in conformità allo IAS 18 e allo IAS 11.

L'applicazione del principio IFRS 15 non ha generato effetti sui saldi di apertura al 1° gennaio 2018.

In tema di *disclosure*, il principio ha dettato nuovi obblighi informativi, di natura sia qualitativa che quantitativa, con l'obiettivo di fornire agli utilizzatori del bilancio informazioni sufficienti per comprendere la natura, l'importo, la tempistica e il grado di incertezza dei ricavi e dei flussi finanziari provenienti dai contratti con i clienti. A tal fine, la Società si è adoperata per l'elaborazione di nuovi dettagli informativi.

5 Gestione dei rischi finanziari

Le attività svolte dalla Società, la espongono a varie tipologie di rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:

- rischio di credito;
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato, nello specifico rischio di tasso di interesse e di cambio.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente bilancio include inoltre ulteriori informazioni quantitative. La gestione dei rischi della Società si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla *performance* finanziaria ed economica della Società.

RISCHIO DI CREDITO

Il rischio di credito deriva principalmente dai crediti finanziari verso la Pubblica Amministrazione, dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della Società.

Per il rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una *policy* per l'impiego della liquidità gestita a livello accentrato dalla Capogruppo che definisce:

- i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito ed i relativi limiti di concentrazione;
- le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione di credito nei confronti delle controparti, le società che li utilizzano hanno in vigore una specifica *policy* che definisce limiti di concentrazione per controparte e per classe di *rating*.

Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, la Società è responsabile per la gestione e l'analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti della pubblica amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito della Società al 31 dicembre 2018, confrontata con il saldo al 31 dicembre 2017.

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	31.12.2017
Altre attività non correnti	36	36
Fondo svalutazione	-	-
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	36	36
Crediti commerciali correnti	58.803	69.398
Fondo svalutazione	(4.916)	(4.842)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	53.887	64.556
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	25.168	5.025
Fondo svalutazione	(7)	-
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati) al netto del fondo svalutazione	25.161	5.025
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	48	13.167
Fondo Svalutazione	(25)	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto del fondo svalutazione	23	13.167
Altre attività correnti	26.598	36.658
Fondo svalutazione	(5.627)	(5.296)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	20.971	31.362
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100.078	114.145

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione al rischio di credito per controparte, in valore assoluto e in valore percentuale:

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	31.12.2017
Pubblica Amministrazione	50.575	65.761
Società del Gruppo	42.934	28.980
Clienti terzi	6.547	6.237
Istituti finanziari	23	13.167
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100.078	114.145

	31.12.2018	31.12.2017
Pubblica Amministrazione	50%	58%
Società del Gruppo	43%	25%
Clienti terzi	7%	5%
Istituti finanziari	0%	12%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100%	100%

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività finanziarie e dei crediti commerciali al 31 dicembre 2018 e al 31 dicembre 2017, raggruppate per scaduto ed esposte escludendo le disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

valori in migliaia di euro

31.12.2018						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione (lordo)	31.907	8.981	-	7.040	6.583	54.511
Fondo Svalutazione	-	-	-	(159)	(3.777)	(3.936)
Pubblica Amministrazione (netto)	31.907	8.981	-	6.881	2.806	50.575
Società del Gruppo (lordo)	29.062	7.872	-	2.064	4.548	43.546
Fondo Svalutazione	(7)	-	-	-	(605)	(612)
Società del Gruppo (netto)	29.055	7.872	-	2.064	3.943	42.934
Clienti Terzi (lordo)	(32)	4.709	-	1.681	6.192	12.549
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	(6.002)	(6.002)
Clienti terzi (netto)	(32)	4.709	-	1.681	190	6.547
Istituti Finanziari (lordo)	48	-	-	-	-	48
Fondo Svalutazione	(25)	-	-	-	-	(25)
Istituti Finanziari (netto)	23	-	-	-	-	23
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	60.953	21.562	-	10.625	6.938	100.078

valori in migliaia di euro

31.12.2017						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione (lordo)	30.441	11.706	11.706	10.504	5.239	69.597
Fondo Svalutazione	-	-	-	(1.234)	(2.602)	(3.836)
Pubblica Amministrazione (netto)	30.441	11.706	11.706	9.270	2.637	65.761
Società del Gruppo (lordo)	10.460	6.577	6.770	1.915	3.864	29.585
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	(605)	(605)
Società del Gruppo (netto)	10.460	6.577	6.770	1.915	3.259	28.980
Clienti Terzi (lordo)	1.450	1.543	2.436	1.138	5.368	11.935
Fondo Svalutazione	-	-	-	1.005	4.693	5.698
Clienti terzi (netto)	1.450	1.543	2.436	133	675	6.237
Istituti Finanziari (lordo)	13.167	-	-	-	-	13.167
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	-	-
Istituti Finanziari (netto)	13.167	-	-	-	-	13.167
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	55.517	19.826	20.912	11.318	6.571	114.145

L'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito è stata classificata per classe di rischio al 31 dicembre 2018, così come determinato dall'agenzia di *rating* Standard & Poor's e illustrata nella tabella sotto riportata:

valori in migliaia di euro

	2018					2017				
	FVTPL	FVOCI		Costo ammortizzato		Totale	Detenuti per la negoziazione	Disponibili per la vendita	Detenuti sino a scadenza	Totale
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime- not impaired	Lifetime- impaired					
da AAA a BBB-	-	-	25.216	62.744	10.145	98.105	-	-	103.759	103.759
da BB a BB+	-	-	-	-	-	-	-	-	8.785	8.785
da B a CCC	-	-	-	6.394	6.155	12.549	-	-	11.740	11.740

da C a CC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valori contabili lordi	-	-	25.216	69.138	16.300	110.654	-	-	124.284	124.284
Fondo Svalutazione	-	-	(32)	(430)	(10.113)	(10.575)	-	-	(10.139)	(10.139)
Costo ammortizzato	-	-	25.184	68.708	6.187	100.079	-	-	114.145	114.145

I movimenti del fondo svalutazione dei titoli svalutati nel corso dell'esercizio sono riportati di seguito. Gli importi comparativi per il 2017 rappresentano il fondo svalutazione determinato in conformità allo IAS 39.

valori in migliaia di euro

	2018			2017	
	<i>12-months expected credit losses</i>	<i>Lifetime- not impaired</i>	<i>Lifetime- impaired</i>	Totale	Fondo Svalutazione
Saldo al 31 dicembre 2017				10.139	10.139
Effetti della prima applicazione dell'IFRS 9				462	
Saldo al 1° gennaio 2018	32	430	10.139	10.601	
Rivalutazione netta del fondo svalutazione					
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – non deteriorato					
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – deteriorato					
Attività finanziarie rimborsate					
Nuove attività finanziarie acquisite					
Utilizzo fondo			(25)	(25)	
Saldo al 31 dicembre 2018	32	430	10.114	10.576	

RISCHIO DI LIQUIDITÀ

Il rischio di liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della struttura Finanza della Direzione Centrale Finanza, Controllo e Patrimonio della Capogruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace e efficiente gestione delle risorse finanziarie. La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività. Questo obiettivo implica il mantenimento di adeguate disponibilità liquide, titoli a breve termine, nonché linee di credito *committed* e *uncommitted*. La Capogruppo si rivolge, infatti, a primari istituti finanziari del sistema bancario, dai quali ha ricevuto linee di credito *uncommitted*.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2018 e al 31 dicembre 2017, indicati al lordo degli interessi da versare, sono espone nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

31-dic-18	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	34.441	34.441	3.331	3.331	13.655	12.459	1.665
Finanziamenti da soci	54.899	54.899	54.899	-	-	-	-
Passività finanziarie	3.107	3.107	3.107	-	-	-	-
Passività finanziarie non derivate	92.447	92.447	61.337	3.331	13.655	12.459	1.665
Debiti commerciali	33.207	33.207	33.207	-	-	-	-
Passività finanziarie derivate	-	-	-	-	-	-	-

valori in migliaia di euro

31-dic-17	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	32.815	32.815	11.301	2.229	4.822	12.819	1.643
Finanziamenti da soci	40.899	40.899	40.899	-	-	-	-
Passività finanziarie	9.198	9.198	9.198	-	-	-	-
Passività finanziarie non derivate	82.913	82.913	61.398	2.229	4.822	12.819	1.643
Debiti commerciali	30.283	30.283	30.283	-	-	-	-
Passività finanziarie derivate	-	-	-	-	-	-	-

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie e dei debiti commerciali in base alla scadenza entro i 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni:

valori in migliaia di euro

31-dic-18	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-
Debiti finanziari verso soc. del Gruppo	34.441	6.662	26.204	1.465
Finanziamenti da soci	54.899	3.107	-	-
Passività finanziarie	3.107	3.107	-	-
Totale Passività finanziarie non derivate	92.447	92.447	26.204	1.465
Debiti commerciali	30.283	30.283	-	-

valori in migliaia di euro

31-dic-17	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-
Debiti finanziari verso soc. del Gruppo	32.815	13.531	17.641	1.643
Finanziamenti da soci	40.899	40.899	-	-
Passività finanziarie	9.198	9.198	-	-
Totale Passività finanziarie non derivate	82.913	63.628	17.641	1.643
Debiti commerciali	30.283	30.283	17.641	1.643

RISCHIO DI MERCATO

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni di tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale.

La Società nello svolgimento della sua attività operativa è esposta a diversi rischi di mercato e, principalmente, è esposta al rischio di oscillazione dei tassi di interesse e in modo minore a quella dei tassi di cambio. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è il controllo dell'esposizione delle società a tale rischio entro livelli accettabili, ottimizzando, al tempo stesso, il rendimento degli investimenti. Tale rischio è, inoltre, declinato nelle seguenti componenti: rischio di tasso di interesse e rischio di cambio sotto dettagliati.

Rischio di tasso di interesse

La Società è esposta principalmente al rischio di tasso di interesse relativo ai finanziamenti passivi di medio e lungo termine indicizzati al tasso variabile.

L'obiettivo comune delle *policy* di Gruppo adottate dalla Società si concretizza nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere ed ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile. La seguente tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in migliaia di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	92.448	92.448	64.668	13.655	12.459	1.665
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
Saldo al 31 dicembre 2018	92.448	92.448	64.668	13.655	12.459	1.665
Tasso variabile	82.913	82.912	63.628	4.822	12.819	1.643
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
Saldo al 31 dicembre 2017	82.913	82.912	63.628	4.822	12.819	1.643

Rischio di cambio

La Società è principalmente attiva nel mercato Italiano, e comunque in paesi dell'area euro, pertanto non è esposta al rischio cambio derivante dalle diverse valute in cui opera.

GESTIONE DEL CAPITALE PROPRIO

L'obiettivo della Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. La Società si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE PER CATEGORIA

A complemento dell'informativa sui rischi finanziari, la tabella che segue riporta una riconciliazione tra attività e passività finanziarie, come riportate nella situazione patrimoniale – finanziaria, e categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7:

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2018	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	di cui derivati di copertura
Altre attività non correnti	36	-	-
Crediti commerciali correnti	53.887	-	-
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	25.161	-	-
Disponibilità liquide	23	-	-
Crediti tributari	116	-	-
Altre attività correnti	27.142	-	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	-	27.779	-
Altre passività non correnti	-	133	-
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	-	6.662	-
Debiti commerciali correnti	-	33.208	-
Debiti tributari	-	-	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	-	3.107	-
Altre passività correnti	-	22.938	-

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2017	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	di cui derivati di copertura
Altre attività non correnti	36	-	-
Crediti commerciali correnti	64.556	-	-
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	5.025	-	-
Disponibilità liquide	13.167	-	-
Crediti tributari	441	-	-
Altre attività correnti	35.682	-	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	-	19.285	-
Altre passività non correnti	-	31	-
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	-	13.531	-
Debiti commerciali correnti	-	30.283	-
Debiti tributari	-	-	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	-	9.198	-
Altre passività correnti	-	22.148	-

6 Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2018 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in migliaia di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Beni in Leasing	Totale
Costo storico	13.014	106.361	-	11.056	2.147	514	133.092
Ammortamenti e perdite di valore	(4.603)	(46.361)	-	(8.668)	-	(480)	(60.112)
Contributi	(1.252)	(21.001)	-	(258)	-	-	(22.511)
Consistenza al 31.12.2016	7.159	38.999	-	2.130	2.147	34	50.469
Investimenti	38	5.947	-	331	426	-	6.742
Passaggi in esercizio	-	2.098	-	-	(2.064)	(34)	-
Ammortamenti	(226)	(8.138)	-	(614)	-	-	(8.978)
Alienazioni e dismissioni	-	(32)	-	(24)	-	-	(56)
Incrementi dei contributi di periodo	-	-	-	-	-	-	-
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-	-
Totale variazioni	(188)	(125)	-	(307)	(1.638)	(34)	(2.292)
Costo storico	13.052	112.569	-	11.363	509	-	137.493
Ammortamenti e perdite di valore	(4.828)	(53.488)	-	(9.281)	-	-	(67.597)
Contributi	(1.253)	(20.206)	-	(259)	-	-	(21.718)
Consistenza al 31.12.2017	6.971	38.875	-	1.823	509	-	48.178
Investimenti	18	18.440	-	225	9.135	-	27.818
Passaggi in esercizio	-	401	-	-	(401)	-	-
Riclassifiche	19	-	-	1	-	-	20
Ammortamenti	(229)	(8.181)	-	(507)	-	-	(8.917)
Alienazioni e dismissioni*	-	(1)	-	-	-	-	(1)
Incrementi dei contributi di periodo	-	-	-	-	-	-	-
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-	-
Totale variazioni	(192)	10.659	-	(281)	8.734	-	18.920
Costo storico	13.089	131.351	-	11.577	9.243	-	165.260
Ammortamenti e perdite di valore	(5.056)	(61.611)	-	(9.777)	-	-	(76.444)
Contributi	(1.252)	(20.206)	-	(259)	-	-	(21.717)
Consistenza al 31.12.2018	6.781	49.534	-	1.541	9.243	-	67.099
Alienazioni e dismissioni*							
Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni	-	59	-	-	-	-	59
Decrementi f.do ammortamento per dismissioni	-	(58)	-	-	-	-	(58)
Decrementi Contributi per altre dismissioni	-	-	-	-	-	-	-
Decrementi svalutazioni per dismissioni	-	-	-	-	-	-	-
Totale alienazioni e dismissioni	-	1	-	-	-	-	1

Non si rilevano oneri finanziari capitalizzati relativi alla voce "Immobili, impianti e macchinari" per l'anno 2018.

Al 31 dicembre 2018 la voce "Immobili, impianti e macchinari" non risulta gravata da ipoteche o privilegi.

Al 31.12.2018 la voce "Immobili, impianti e macchinari" si attesta a 67.099 mila euro registrando un incremento netto di 18.920 mila euro. Come rappresentato nella tabella sopra riportata la variazione significativa è stata determinata dai seguenti fattori:

- investimenti complessivi dell'esercizio per 27.818 mila euro che hanno interessato principalmente per 18.440 mila euro l'acquisto di n. 87 autobus per la Direzione Regionale Umbria comprensivi di allestimenti e sistemi informativi di bordo, per 18 mila euro a interventi manutentivi di natura straordinaria sui fabbricati di proprietà di terzi della Direzione Regionale Umbria, per 225 mila euro a investimenti in macchine elettroniche. Si rileva inoltre investimenti non ancora entrati in esercizio pari a 9.135 mila euro per l'acquisto di 26 autobus per la Direzione Regionale Toscana e n. 20 autobus per la Direzione Regionale Umbria;
- ammortamenti netti di periodo pari a 8.917 mila euro;
- disinvestimenti per 1 mila euro di valore netto contabile;
- oltre a 20 mila euro di variazioni in aumento per riclassifiche da immobilizzazioni immateriali.

Si registra inoltre il passaggio in esercizio dei cespiti in allestimento al 31.12.2017 per 401 mila euro, relativi principalmente ad autobus ed impianti della Direzione Regionale Umbria.

Contributi governativi

Si segnala l'esistenza di vincoli contrattuali, della durata media di dodici anni, insistenti sui contributi ricevuti a fronte degli investimenti attuati, principalmente per il rinnovo ed ampliamento del parco autobus.

<i>valori in migliaia di euro</i>	
Categoria	Valore Residuo Vincolato
FABBRICATI INDUSTRIALI	719
FABBRICATI IN AFF. SOC. GRUPPO	995
IMPIANTI E OFF.	-
MOBILIO E ATTR.	-
AUTOBUS DI LINEA	4.409
MACCH. ELETTR.	130
Totale complessivo	6.253

Beni in *leasing*

Non si rilevano al 31 dicembre 2018 "Beni in *leasing*".

7 Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio, sia al 31 dicembre 2018 che al 31 dicembre 2017, degli investimenti immobiliari.

valori in migliaia di euro

	Terreni	Fabbricati	Totale
Costo	-	11.314	11.314
Fondo Ammortamento	-	(4.496)	(4.496)
Fondo Svalutazione	-	(2.336)	(2.336)
Consistenza al 31.12.2017	-	4.482	4.482
Variazioni dell'esercizio			
Investimenti	-	-	-
Ammortamento	-	(185)	(185)
Totale variazioni	-	(185)	(185)
Costo	-	11.314	11.314
Fondo Ammortamento	-	(4.681)	(4.681)
Fondo Svalutazione	-	(2.336)	(2.336)
Consistenza al 31.12.2018	-	4.297	4.297

La voce Investimenti immobiliari accoglie i fabbricati non strumentali valutati al costo e comprende aree destinate ad uso ufficio ed officine date in locazione alla società Busitalia Veneto.

La classificazione ad Investimenti immobiliari è legata pertanto a una migliore rappresentazione delle partite stesse distinguendole pertanto da Immobili, impianti e macchinari.

Non sono stati avviati, per gli investimenti immobiliari sopra indicati, progetti di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura. Rispetto al valore al 31.12.2017 evidenziamo una variazione in diminuzione determinata esclusivamente dall'ammortamento netto di periodo pari a 185 mila euro.

Non si rilevano cambiamenti dell'uso degli immobili.

8 Attività immateriali

Di seguito è esposto il prospetto delle attività immateriali a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse.

valori in migliaia di euro

	Costi di sviluppo	Dir.di brev.ind. e dir.ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Avviamento	Totale
Costo storico	-	-	3.553	25	18.358	21.936
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(2.435)	-	-	(2.435)
Contributi	-	-	-	-	-	-
Consistenza al 31.12.2016	-	-	1.118	25	18.358	19.501
Investimenti	-	-	947	133	-	1.080
Passaggi in esercizio	-	-	16	(16)	-	-

Ammortamenti	-	-	(699)	-	-	(699)
Alienazioni e dismissioni*	-	-	(2)	-	-	(2)
Totale variazioni	-	-	262	117	-	379
Costo storico	-	-	4.514	142	18.358	23.014
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(3.134)	-	-	(3.134)
Contributi	-	-	-	-	-	-
Consistenza al 31.12.2017	-	-	1.380	142	18.358	19.880
Investimenti	-	-	303	1	-	304
Passaggi in esercizio	-	-	-	-	-	-
Riclassifiche	-	-	108	(128)	-	(20)
Ammortamenti	-	-	(818)	-	-	(818)
Alienazioni e dismissioni*	-	-	(10)	-	-	(10)
Totale variazioni	-	-	(416)	(127)	-	(543)
Costo storico	-	-	4.916	15	18.358	23.289
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(3.952)	-	-	-
Contributi	-	-	-	-	-	-
Consistenza al 31.12.2018	-	-	964	15	18.358	19.337
Alienazioni e dismissioni*						
Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni	-	-	(10)	-	-	(10)
Totale alienazioni e dismissioni	-	-	(10)	-	-	(10)

Non si rilevano oneri finanziari capitalizzati relativi alla voce "Attività immateriali" per l'anno 2018.

Le "attività immateriali" si attestano, al 31.12.2018, a 19.337 mila euro registrando una variazione di 543 mila euro, determinata dai seguenti fattori:

- i) investimenti realizzati nel periodo di 304 mila euro, principalmente legati allo sviluppo dei *software* aziendali quali il sistema integrato Board, il *software* Mercurio per la gestione degli autobus, oltre a sviluppi del sistema sap per le società del "Gruppo" Busitalia e altri *software* (licenze *Microsoft* e *software* di *backup*);
- ii) ammortamenti netti di periodo pari a 818 mila euro;
- iii) riclassifiche nette ad immobilizzazioni materiali per 20 mila euro;
- iv) alienazioni/dismissioni del valore netto contabile di 10 mila euro.

Test di *impairment* per unità generatrici di flussi finanziari a cui è stato allocato l'avviamento

Nella tabella seguente sono riportati i principali valori relativi al *test*:

CGU	Avviamento (valori in migliaia di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth rate
CGU UMBRIA	18.358	6,13%	0,00%

Per l'Avviamento realizzato al momento dell'acquisizione di Umbria Mobilità Esercizio S.r.l., e trasferito in Busitalia al momento della fusione per incorporazione della stessa avvenuta in data 1° dicembre 2015 con retrodatazione degli

effetti contabili al 1° gennaio 2015, di 18.358 migliaia di euro, la Società, in applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 "Impairment of assets", ha effettuato il *test* di *impairment* al fine di verificare la capacità della Direzione Umbria di remunerare il capitale investito. Il *test* è stato effettuato considerando come base informativa le proiezioni economiche e le variazioni di alcune poste patrimoniali contenute nel piano industriale della Società elaborato ed approvato dal Consiglio di Amministrazione nel corso di dicembre 2018 considerando un periodo temporale di 5 anni ed un *terminal value* corrispondente al valore del capitale investito netto dell'ultimo anno.

Il tasso di attualizzazione utilizzato è stato il "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*), pari a 6,13%, ed è stato determinato in considerazione dei seguenti parametri:

- *beta unlevered*: media ponderata dei beta delle società appartenenti al paniere di riferimento costituito da aziende assimilabili al Gruppo Busitalia, pari a 0,75;
- *risk free rate*: media dei rendimenti lordi giornalieri del BTP benchmark decennale, con riferimento agli ultimi 12 mesi, pari a 2,59%;
- *Equity risk* premium italiano: calcolato come differenza fra il ritorno atteso sul portafoglio di mercato ed il tasso di interesse privo di rischio, pari al 7,89%;
- costo del capitale di debito: individuato per la *Business* passeggeri gomma applicando all'*Interest Rate Swap* 10 anni media 12 mesi (IRS 10ys) uno spread pari a 2,90%;
- strutture patrimoniali: risultanti dal *business plan* estratto dal Piano industriale 2019-2023.

Non sono emerse perdite di valore per la CGU sottoposta al *test*.

9 Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nei prospetti di seguito sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2018 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

valori in migliaia di euro

	31.12.2017	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr. (Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2018
Perdite fiscalmente riportabili	-				
Altre partite	1.215		(104)		1.111
Attività per imposte anticipate	1.215		(104)		1.111
Differenze su immobilizzazioni attività finanziarie	520				520
Altre partite	-				-
Passività per imposte differite	520				520

La riduzione nell'anno 2018, relativa alle attività per imposte anticipate pari a 104 mila euro, è dovuta agli effetti fiscali calcolati sull'utile attuariale del TFR ai dipendenti. Il totale delle attività per imposte anticipate, pari a 1.111 mila euro si riferisce, oltre agli effetti fiscali legati all'attualizzazione del TFR per 626 mila euro, anche a accontamenti operati negli esercizi precedenti e ancora in essere per 485 mila euro.

Non si rilevano movimentazione dell'anno 2018 relativa alle passività per imposte differite.

10 Partecipazioni

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2018 e 2017.

valori in migliaia di euro

	Valore netto	Valore netto	Fondo svalutazione
	31.12.2018	31.12.2017	cumulato
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	60.360	61.970	1.610
Imprese collegate	833	833	
Imprese a controllo congiunto	-	-	
Altre imprese	117	117	
TOTALE	61.310	62.920	1.610

Le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio 2018, pari complessivamente a 1.610 mila euro, fanno riferimento alla svalutazione della partecipazione nella società controllata Busitalia Simet SpA.

valori in migliaia di euro

	Valore Netto	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto	Fondo Svalutazione e Cumulato
		31.12.2017	Acquisizioni/ Sottocrizioni	Alienazioni/ Rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore		
Partecipazioni in imprese controllate	61.970						
ATAF GESTIONI SRL	9.088		-	-	-		
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	3.498		-	-	-		
SAVIT SRL	1.031		-	-	-		
BUSITALIA VENETO SPA	3.025		-	-	-		
BUSITALIA CAMPANIA SPA	5.900		-	-	-		
BUSITALIA SIMET SPA	2.500		-	-1.610	-	890	-1.610
BUSITALIA PARMA	30		-	-	-		
QBUZZ MOBILITY SERVICES	59		-	-	-		
QBUZZ	36.840		-	-	-		
Partecipazioni in imprese collegate	833						
CITY BOAT	833		-	-	-		
Altre imprese	117						
MOBIT S.C.a R.L.	21		-	-	-		
A.C.V. S.C.a R.L.	17		-	-	-		
A.M.V. S.C.a R.L.	16		-	-	-		
ETRURIA M. S.C.a R.L.	8		-	-	-		
PIU'BUS S.C.a R.L.	10		-	-	-		
SIENA MOBILITA' S.C.a R.L.	1		-	-	-		
ISHTAR SOC. CONSORTILE	19		-	-	-		
TPL MOBILITA' S.C.a R.L.	8		-	-	-		
ATC & PARTNERS	18		-	-	-		

	Valore Netto 31.12.2016	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2017	Fondo Svalutazioni e Cumulato
		Acquisizioni/ sottocrizioni	Alienazioni/ Rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche		
Partecipazioni in imprese controllate	22.261	39.709	-	-	-	61.970	
ATAF GESTIONI SRL	9.088	-	-	-	-	9.088	
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	3.498	-	-	-	-	3.498	
SAVIT SRL	751	280	-	-	-	1.031	
BUSITALIA VENETO SPA	3.025	-	-	-	-	3.025	
BUSITALIA CAMPANIA SPA	5.900	-	-	-	-	5.900	
BUSITALIA SIMET SPA	-	2.500	-	-	-	2.500	
BUSITALIA PARMA	-	30	-	-	-	30	
UTRECHT MOBILITY SERVICES	-	59	-	-	-	59	
QBUZZ	-	36.840	-	-	-	36.840	
Partecipazioni in imprese collegate	833	-	-	-	-	833	
CITY BOAT	833	-	-	-	-	833	
Altre imprese	117	-	-	-	-	117	
MOBIT S.C.a R.L.	21	-	-	-	-	21	
A.C.V. S.C.a R.L.	17	-	-	-	-	17	
A.M.V. S.C.a R.L.	16	-	-	-	-	16	
ETRURIA M. S.C.a R.L.	8	-	-	-	-	8	
PIU'BUS S.C.a R.L.	10	-	-	-	-	10	
SIENA MOBILITA' S.C.a R.L.	1	-	-	-	-	1	
ISHTAR SOC. CONSORTILE	19	-	-	-	-	19	
TPL MOBILITA' S.C.a R.L.	8	-	-	-	-	8	
ATC & PARTNERS	18	-	-	-	-	18	

Si riporta, di seguito, l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate e il raffronto tra i valori di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

valori in euro

	Sede	Capitale sociale	Utile/ (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2018	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2018 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
ATAF GESTIONI SRL	Firenze	5.927.480	5.092.203	14.900.165	70%	10.430.116	9.087.830	1.342.286
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	Roma	3.497.788	3.360.722	7.187.110	100%	7.187.110	3.497.788	(3.689.322)
SAVIT SRL	Perugia	1.000.000	71.203	1.034.133	100%	1.034.133	1.030.677	3.456
BUSITALIA CAMPANIA SPA	Salerno	5.900.000	38.709	4.155.551	100%	4.155.551	5.900.000	1.744.449
BUSITALIA SIMET SPA	Roma	3.000.000	(2.007.412)	2.725.499	51%	1.390.005	890.000	(500.005)
BUSITALIA PARMA S.c. a r.l.	Firenze	50.000	(2.005)	47.123	60%	28.274	30.000	1.726
QBUZZ B.V.	Amersfoort	400.000	2.174.123	8.187.630	100%	8.187.630	36.840.202	28.652.572
QBUZZ MOBILITY SERVICE B.V.	Amersfoort	18.000	(72.797)	(21.479)	100%	(21.479)	59.100	80.579
BUSITALIA VENETO SPA	Padova	5.500.000	619.268	7.203.297	55%	3.961.813	3.025.000	(936.813)

Per quanto riguarda le differenze emerse, si riportano di seguito alcune considerazioni per le società che presentano delta significativi:

- società Ataf Gestioni: gli esiti dell'*impairment test* a cui la Società è stata sottoposta hanno confermato la piena recuperabilità del maggior valore iscritto. L'*impairment test* è stato sviluppato determinando il "valore in uso" tramite la metodologia del *discounted cash flow* (DCF) attualizzando i flussi di cassa operativi generati dagli *assets* stessi ad un tasso di sconto rappresentativo del costo medio del capitale (WACC) pari a 5,85%. Il metodo DCF è stato applicato utilizzando come base informativa le proiezioni economiche e le variazioni di alcune poste patrimoniali contenute nel piano industriale della Società elaborato ed approvato dal Consiglio di Amministrazione nel corso di dicembre 2018 considerando un periodo temporale di 2 anni ed un *terminal value* corrispondente al valore del capitale investito netto del secondo anno. Le risultanze dell'aggiornamento del piano economico finanziario sono migliorative rispetto al valore originario per come determinato in occasione dell'acquisizione del ramo. Conseguentemente, dall'esito dell'*impairment test* non sono emerse necessità di rilevare svalutazioni. Si ricorda inoltre che la Società nel corso degli ultimi due esercizi ha realizzato significativi risultati economici positivi che hanno permesso di annullare le differenze tra il valore di carico della partecipazione e il patrimonio netto di pertinenza.

Nei confronti di Ataf Gestioni, la Società Busitalia si è impegnata formalmente a provvedere al soddisfacimento di tutte le esigenze patrimoniali e finanziarie, al fine di assicurare la chiusura in bonis dell'attività qualora, in caso di eventuale perdita della Gara TPL Toscana (ampiamente descritta nella Relazione sulla gestione) Ataf Gestioni avrebbe l'obbligo di trasferire ad un nuovo gestore gli *assets* ad un prezzo ragguagliato al valore di mercato dei beni stessi.

In merito a tale aspetto, Busitalia ha operato una serie di valutazioni, sui prevedibili valori di cessione sia del parco bus che degli immobili, nonché del prevedibile valore di realizzo della partecipazione detenuta da Ataf Gestioni nella collegata Li-nea S.p.A. (anch'essa nella stessa situazione di Ataf Gestioni), con applicazione dei criteri di gara stabiliti dalla Regione Toscana, e dalla valutazione è emerso che la Società riuscirebbe a confermare la capacità di recupero del capitale investito.

- società Busitalia Campania: gli esiti dell'*impairment test* a cui la Società è stata sottoposta hanno confermato la piena recuperabilità del maggior valore iscritto. L'*impairment test* è stato sviluppato determinando il "valore in uso" tramite la metodologia del *discounted cash flow* (DCF) attualizzando i flussi di cassa operativi generati dagli *assets* stessi ad un tasso di sconto rappresentativo del costo medio del capitale (WACC) pari a 7,02%. Il metodo DCF è stato applicato utilizzando come base informativa le proiezioni economiche e le variazioni di alcune poste patrimoniali contenute nel piano industriale 2019-2023 della Società, approvato dal Consiglio di Amministrazione nel corso del mese di gennaio 2019, ma prendendo in considerazione l'orizzonte temporale 2019-2029 confidando nell'aggiudicazione di almeno uno dei 3 Lotti dei Servizi minimi TPL su gomma messi a gara dalla Regione Campania, a partire quindi dal 2020 per i successivi nove anni. Non sono emerse perdite di valore per la CGU sottoposta al test. Si specifica inoltre che non sono state ancora rese note le logiche di gara pertanto la Società non ha effettuato la valutazione degli *assets*.
- società QBUZZ B.V.: gli esiti dell'*impairment test* a cui la Società è stata sottoposta hanno confermato la piena recuperabilità del maggior valore iscritto. L'*impairment test* è stato sviluppato determinando il "valore in uso" tramite la metodologia del *discounted cash flow* (DCF) attualizzando i flussi di cassa operativi generati dagli *assets* stessi ad un tasso di sconto rappresentativo del costo medio del capitale (WACC) pari a 4,47%. Il

metodo DCF è stato applicato utilizzando come base informativa le proiezioni economiche e le variazioni di alcune poste patrimoniali contenute nel piano industriale 2019-2023 della Società, approvato dal Consiglio di Amministrazione nel corso del mese di Febbraio 2019, ma prendendo in considerazione l'orizzonte temporale 2019-2033 confidando nell'aggiudicazione del rinnovo della concessione dell'area di Utrecht, a partire quindi dal 2023 per i successivi dieci anni. Dall'esito dell'*impairment test* non sono emerse necessità di rilevare svalutazioni.

- Busitalia Veneto: la Società opera nei due bacini territoriali ottimali ed omogenei di Padova e di Rovigo, definiti con Deliberazione di Giunta Regionale n. 2048 del 19/11/2013. In entrambi i bacini, i rispettivi Enti di Governo hanno avviato le procedure per l'affidamento dei servizi di TPL.
 - L'Ente di Governo del bacino di Padova ha pubblicato sulla GUCE del 25/11/2017 il bando di gara per l'affidamento della gestione in modalità di concessione «net-cost» per nove anni dei servizi di TPL automobilistico e tranviario urbano ed extraurbano del bacino territoriale della provincia di Padova. Il termine per la presentazione delle offerte scadeva il 21 giugno 2018 e, oltre a quella di Busitalia Veneto, sono state presentate altre due offerte. Il 27/11/2018 è stata nominata la Commissione Giudicatrice. La stessa ha poi sospeso i suoi lavori in attesa dell'esito del ricorso presentato da Busitalia Veneto al TAR Veneto in ordine al difetto di alcuni requisiti da parte di uno dei partecipanti. Avverso la sentenza del TAR è stato poi proposto appello al Consiglio di Stato, che in data 14 marzo 2019 ha pubblicato la propria decisione, confermando l'esclusione di uno dei concorrenti.
 - L'Ente di Governo del bacino di Rovigo non ha ancora pubblicato il bando di gara. A gennaio 2018 la Provincia di Rovigo, con lettera indirizzata alla Regione e per conoscenza agli affidatari del bacino, aveva comunicato che nell'ambito della procedura concorsuale per l'individuazione del futuro gestore dei servizi TPL del bacino, il Piano Economico Finanziario simulato aveva dimostrato la non sostenibilità economico-finanziaria del progetto di gara e la conseguente impossibilità di bandire la gara. Non risultano atti successivi.

11 Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

valori in migliaia di euro

	31.12.2018			31.12.2017			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	-	6.001	6.001	-	10.615	10.615	-	(4.614)	(4.614)
Crediti per IVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ministero dell'Economia e delle Finanze	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre Amministrazioni dello Stato	-	14.850	14.850	-	19.952	19.952	-	(5.102)	(5.102)
Debitori diversi e ratei/risconti	36	11.918	11.954	36	10.411	10.448	-	1.507	1.507

Totale	36	32.769	32.805	36	40.978	41.015	-	(8.209)	(8.209)
Fondo svalutazione	-	(5.627)	(5.627)	-	(5.296)	(5.296)	-	(331)	(331)
Totale netto fondo svalutazione	36	27.142	27.178	36	35.682	35.719	-	(8.540)	(8.540)

Non si rilevano crediti verso il MEF e il MIT.

La voce **"Altri crediti verso società del gruppo"** si attesta a 6.001 mila euro con una variazione in diminuzione di 4.614 mila euro in considerazione della chiusura del debito della controllata Busitalia Campania sorto nel 2017 e pari a 4.520 mila euro. Sostanzialmente invariati i movimenti rispetto alle altre società, infatti nel valore complessivo della voce sono inclusi:

- crediti verso Busitalia Rail Service pari a 600 mila euro di cui 417 mila euro per aver anticipato le somme relative al versamento del saldo IRES 2015;
- crediti verso la capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane di 1.804 mila euro relativi principalmente a Crediti per IVA pari a 60 mila euro e Crediti per ritenute subite e IRES (sorti in virtù dell'adesione al consolidato fiscale) di 1.572 mila euro;
- crediti verso Sita S.p.A. in liquidazione per complessivi di 3.562 mila euro sorti in seguito all'operazione di scissione e trasferimento del ramo d'azienda che sono stati oggetto di valutazione analitica da parte della Società che ha determinato la creazione di un fondo specifico pari a 605 mila euro.

La voce **"Debitori diversi e ratei/risconti"** si attesta complessivamente a 11.918 mila euro con una variazione in aumento di 1.507 mila euro rispetto all'esercizio precedente. La variazione è determinata principalmente dall'incremento del "bonus carburante" pari a 1.930 mila euro strettamente correlato all'accertamento del credito di competenza dell'esercizio.

Inoltre, nel saldo della voce sono inclusi i valori relativi ai rapporti aperti verso la società Sicurezza Trasporti Autolinee – Sita Sud S.r.l. beneficiaria del "Ramo Sud" al momento della scissione della società avvenuta nel 2011, per un totale di 524 mila euro, che si riassumono nella tabella sotto riportata:

Attività finanziarie correnti	-
Altre attività correnti	619
Crediti commerciali correnti	12
Debiti commerciali correnti	(107)
TOTALE	524

I crediti inclusi nella voce **"Altre Amministrazioni dello Stato"** si attestano a 14.850 mila euro e fanno riferimento principalmente ai contributi in conto esercizi spettanti per la copertura dei maggiori oneri rinvenienti dai rinnovi dei CCNL degli autoferrotranvieri e dei maggiori costi sostenuti per oneri di malattia del personale.

Di seguito la movimentazione, intervenuta nel corso dell'esercizio, dei crediti verso "Altre Amministrazioni dello Stato" distinti tra contributi in c/esercizio e c/impianti.

valori in migliaia di euro

	Valori al 31.12.2017	Incrementi	Incassi	Decrementi	Riclassifiche	Altre variazioni	Valori al 31.12.2018
In conto esercizio	19.203	10.208	(15.310)				14.101
In conto impianti	749						749
Totale	19.952						14.850

Gli incrementi e gli incassi indicati nella tabella sopra riportata, fanno riferimento rispettivamente ai contributi per CCNL e Oneri di malattia di competenza dell'esercizio e agli incassi realizzati nell'esercizio.

Di seguito la ripartizione delle Altre attività non correnti e correnti per area geografica:

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Nazionali	27.177	35.701	(8.524)
Paesi dell'area euro	-	17	(17)
Regno Unito	-	-	-
Altri paesi europei (UE non Euro)	-	-	-
Altri paesi europei non UE	-	-	-
Stati Uniti	-	-	-
Altri paesi	-	-	-
Totale	27.177	35.718	(8.541)

Informativa ex. Legge 4 agosto 2017, n. 124

Si riportano, di seguito, gli importi dei contributi pubblici incassati nel corso dell'esercizio:

valori in unità di euro

Soggetto Erogante	Natura del Contributo	Importo Contributo Incassato nel corso dell'esercizio	Data di incasso
Ministero del lavoro (Regione Toscana)	Contributi CCNL 2018 I Acconto	1.289.968	28/08/2018
Ministero del lavoro (Regione Toscana)	Contributi CCNL 2018 II Acconto	773.981	19/11/2018
Ministero del lavoro (Regione Toscana)	Contributi CCNL 2017 Saldo	541.516	25/05/2018
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2017 Acconto	1.222.246	20/12/2018
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2018 Acconto	4.420.821	20/12/2018
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL Ferro 2015/2016	1.370.242	29/03/2018
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2016	4.972.118	29/03/2018
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2016	553.436	30/08/2018
Ministero del lavoro (Regione Toscana)	Recupero Oneri malattia 2012 F24	158.712	16/07/2018

12 Rimanenze

La voce si attesta a 3.591 mila euro sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente:

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	3.722	3.453	269
Fondo svalutazione	(131)	(131)	-
Totale Rimanenze	3.591	3.322	269

La voce risulta così composta:

Materiali	Valore lordo	Fondo Svalutazione	Valore netto
Carburanti	608	-	608
Ricambi	2.931	-	2.931
Materiale Utilizzo	183	(131)	52
	3.722	(131)	3.591

13 Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2018			31.12.2017			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	-	6.765	6.765	-	5.712	5.712	-	1.053	1.053
Amm. dello Stato e altre Amm. Pubbliche	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agenzie e altre aziende di trasporto	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti da Contratto di Servizio:	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Contratto di Servizio verso le Regioni	-	39.661	39.661	-	49.545	49.545	-	(9.884)	(9.884)
- Contratto di Servizio verso lo Stato	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti verso società del Gruppo	-	12.378	12.378	-	14.141	14.141	-	(1.763)	(1.763)
Altri crediti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	-	58.803	58.803	-	69.398	69.398	-	(10.595)	(10.595)
Fondo svalutazione	-	(4.916)	(4.916)	-	(4.843)	(4.843)	-	(73)	(73)
Totale netto fondo svalutazione	-	53.887	53.887	-	64.555	64.555	-	(10.668)	(10.668)

I Crediti commerciali al 31 dicembre 2018 si attestano a 53.887 mila euro con una variazione netta in diminuzione di 10.668 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

Il valore lordo iscritto nei "Clienti ordinari", rappresentato principalmente dall'ammontare dei crediti commerciali verso il mercato oltre ai crediti generati dallo svolgimento del servizio di noleggio e turismo, presenta una variazione in aumento di 1.053 mila euro legata sostanzialmente alle partite con Umbria TPL e Mobilità Spa e relative ai contratti di service, distacchi di personale e ribaltamenti di costi per pulizie.

La Società sta ponendo in essere interventi finalizzati ad accrescere il flusso derivante da incassi dalla clientela, sia attraverso modalità strutturate di lotta all'evasione, sia attraverso un potenziamento delle attività relative ai servizi a mercato, sia attraverso richieste di riequilibrio nella politica tariffaria.

I **"Crediti verso società del Gruppo"** si attestano a 12.378 mila euro (variazione in diminuzione di 1.763 mila euro) e fanno riferimento per 8.671 mila euro ai rapporti verso le società controllate principalmente per attività di *service* e distacchi di personale in diminuzione rispetto al 2017 per 1.763 mila euro effetto degli incassi ricevuti nell'esercizio.

I **"Crediti da Contratto di Servizio verso le Regioni"** si attestano a 39.661 mila euro e fanno riferimento a crediti per contratti di servizio attivi verso gli Enti affidanti, il cui valore risulta in forte diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 9.884 mila euro, grazie al sostanziale recupero degli incassi per i crediti sorti con lo svolgimento del servizio TPL nella Direzione Regionale Umbria in virtù di una intensa attività di monitoraggio svolta dalla Società e grazie alla collaborazione con la Regione Umbria. L'intenso programma di recupero del credito era stato avviato già a partire dal 2017 attivando tutte le necessarie azioni portando pertanto nel 2018 un accrescimento dei flussi finanziari in entrata. Si rileva invece una sostanziale puntualità nei pagamenti per i crediti sorti con lo svolgimento del servizio nella Direzione Regionale Toscana.

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per regione geografica, è la seguente:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Nazionali	53.887	64.555	(10.668)
Paesi dell'area euro	-	-	-
Regno Unito	-	-	-
Altri paesi europei (UE non Euro)	-	-	-
Altri paesi europei non UE	-	-	-
Stati Uniti	-	-	-
Altri paesi	-	-	-
Totale	53.887	64.555	(10.668)

Tutti i crediti commerciali fanno riferimento a crediti nazionali.

14 Attività finanziarie non correnti e correnti

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto:

	<i>valori in migliaia di euro</i>								
	Valore contabile								
	31.12.2018			31.12.2017			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie detenute sino a scadenza	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Attività finanziarie designate al <i>fair value</i> rilevato a Conto economico	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Attività finanziarie disponibili per la vendita									
- Altre attività finanziarie	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Altri crediti finanziari	-	25.161	25.161	-	5.025	5.025	-	20.136	20.136
Totale	-	25.161	25.161	-	5.025	5.025	-	20.136	20.136

Le **attività finanziarie correnti**, pari complessivamente a 25.161 mila euro al 31 dicembre 2018 comprendono:

- il saldo del conto corrente intersocietario con la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane pari a 9.206 mila euro, maggiore in maniera significativa rispetto all'esercizio precedente per effetto dell'attivazione della tesoreria accentrata avvenuta nel corso del mese di aprile 2018;
- credito finanziario verso la controllata Busitalia Rail Service per 9.000 mila euro, connesso alle esigenze di liquidità dell'esercizio (in aumento di 4.306 euro rispetto al 2017);
- credito finanziario verso la controllata Busitalia Campania per un importo di 4.500 mila euro, connesso alle esigenze di liquidità della Società;
- credito finanziario verso la controllata Busitalia Simet SpA per un importo di 2.462 mila euro connesso alle esigenze di liquidità della Società.

15 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

Descrizione	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Depositi bancari e postali	7	13.111	13.104
Assegni	13	25	12
Denaro e valori in cassa	3	31	28
Totale	23	13.167	13.144

I saldi di banca e di cassa sono utilizzabili liberamente dalla Società.

Il dato relativo all'assorbimento del flusso di cassa da attività operativa è principalmente riconducibile all'avvenuta implementazione della tesoreria accentrata con la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane avvenuto nel mese di aprile 2018 allo scopo di ottimizzare i flussi finanziari ed i relativi fabbisogni, con un significativo accrescimento dell'integrazione della Società nell'ambito delle *best practices* del Gruppo FSI. Dal punto di vista contabile, l'attivazione del sistema di tesoreria accentrata ha determinato il ricorso/l'utilizzo dei rapporti infragruppo generando pertanto partite debitorie/creditorie finanziarie in considerazione del saldo negativo/positivo classificate nelle voci relative alle passività/attività finanziarie.

16 Crediti tributari

La voce è così dettagliata:

Descrizione	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Acconti IRAP	-	187	(187)
Acconti IRES	116	253	(137)
Totale	116	441	(325)

La voce fa riferimento all'esposizione netta verso l'Erario per IRAP per acconti versati pari a 384 mila euro al netto del debito rilevato al 31 dicembre 2018 a fronte del calcolo del carico fiscale e pari a 268 mila euro.

17 Patrimonio netto

Le variazioni intervenute negli esercizi 2018 e 2017 per le principali voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto all'inizio delle note di bilancio.

Capitale sociale

Il capitale sociale della Società al 31 dicembre 2018, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 73.000.000 quote da nominali euro 1,00 cadauno, per un totale di 73.000 mila euro.

Riserva Legale

La Riserva legale della Società al 31 dicembre 2018 risulta di 1.447 mila euro incrementata rispetto all'esercizio precedente di 87 mila euro per effetto della destinazione del 5% dell'utile d'esercizio 2017 come da delibera assembleare di approvazione della Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2017.

Riserve diverse

Le riserve diverse si attestano a 8.250 mila euro e non risultano variate rispetto all'esercizio precedente.

Riserve di valutazione

La riserva di valutazione si attesta complessivamente ad un valore negativo di 3.195 mila euro e riflette la valutazione attuariale del TFR. Nel corso dell'esercizio 2018 sono stati registrati utili attuariali per benefici ai dipendenti rilevate dalla perizia dell'attuario pari a 435 mila euro al netto dei relativi effetti fiscali pari a 104 mila euro.

Utili/(Perdite) portati a nuovo

Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2018 si attestano a 8.329 mila euro. La variazione positiva di 1.193 mila euro rispetto all'esercizio precedente fa riferimento all'ammontare degli utili dell'esercizio 2017 destinati a nuovo come da delibera assembleare di approvazione della Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2017.

Risultato dell'esercizio

Il reddito netto, maturato nello svolgimento della normale attività produttiva dell'esercizio 2018, è pari a 585 mila euro.

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio Netto, nonché la loro utilizzazione nei tre esercizi precedenti:

valori in migliaia di euro

Origine*	Importi al 31.12.2018 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Possibilità di Utilizzo	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti			
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro (da specificare)
Capitale Sociale	73.000	73.000	-	-	-	-	-	-
Riserve di utili:								
Riserva legale	1.447	1.447	-	B	-	-	-	-
Riserve diverse	8.250	-	8.250	A,B	-	-	-	-
Utili attuariali per benefici Def. Personale	(3.195)	-	-	-	-	-	-	-
Utili a nuovo	8.329	-	8.329	B,C	-	-	-	-
TOTALE	87.831	74.447	16.579	-	-	-	-	-

A Per aumento di capitale

B Per copertura perdite

C Per distribuzione ai soci

18 Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

La voce ammonta a 89.340 mila euro ed è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Finanziamenti da banche	-	-	-
Finanziamenti da soci	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	27.779	19.285	8.494
Totale	27.779	19.285	8.494
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Finanziamenti da banche (breve termine)	-	-	-
Finanziamenti da soci (breve termine)	54.899	40.899	14.000
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	6.662	13.531	(6.869)
Totale	61.561	54.430	7.131
Totale Finanziamenti	89.340	73.715	15.625

Le movimentazioni dei debiti finanziari, intervenute nel corso dell'esercizio, come riportate nella tabella sopra esposta, fanno tutte riferimento a poste monetarie. Non si rilevano variazioni di poste non monetarie.

I "finanziamenti da soci (breve termine)" pari a 54.899 mila euro fanno riferimento all'esposizione per linee di credito concesse dalla controllante Ferrovie dello Stato Italiane per far fronte principalmente alle acquisizioni delle partecipazioni, in particolare per la controllata estera QBuzz BV e per necessità di gestione del capitale circolante. Sugli importi erogati

maturano interessi alla media del tasso Euribor a 6 (sei) mesi e relativo al periodo di utilizzo maggiorati di uno *spread* pari a 120 punti base.

Nei "debiti finanziari verso società del Gruppo", complessivamente pari a 34.441 mila euro, sono relativi ai debiti per residuo capitale verso la consociata Fercredit per finanziamenti finalizzati all'acquisto degli autobus.

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle passività e delle attività finanziarie distinte tra variazioni monetarie e non monetarie secondo quanto richiesto dall'*Amendments* allo IAS 7:

valori in migliaia di euro

Voci del flusso di cassa generato/(assorbito) da attività finanziaria	31.12.2017	Effetto da Rendiconto finanziario	Effetti non monetari				31.12.2018
			Variazione area	Nuovi leasing	Riserva CFH	Altro	
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	73.715	15.625	-	-	-	-	89.340
Variazione delle altre attività finanziarie	(5.024)	(20.136)	-	-	-	-	(25.161)
Variazione delle altre passività finanziarie	9.198	(6.091)	-	-	-	-	3.107
Totale	77.888	(10.601)	-	-	-	-	67.287

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta, esposta nello Stato Patrimoniale riclassificato, come riportato nella Relazione sulla gestione al 31 dicembre 2018 confrontata con il 31 dicembre 2017:

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	39.484	45.436	(5.952)
Conti correnti di tesoreria	(23)	(13.166)	13.143
Attività finanziarie correnti	(25.161)	(5.025)	(20.136)
Finanziamenti da soci	54.899	40.899	14.000
Passività finanziarie correnti	3.106	9.198	(6.092)
Quote corrente fin. Medio/lungo termine	6.662	13.530	(6.868)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	27.779	19.285	8.494
Finanziamenti a medio/lungo termine	27.779	19.285	8.494
Totale complessivo	67.264	64.721	2.543

19 TFR e altri benefici ai dipendenti

Di seguito il dettaglio della voce:

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	31.12.2017
Valore attuale obbligazioni TFR	19.610	21.651
Valore attuale obbligazioni CLC	-	-
Valore attuale obbligazioni Altri benefici ai dipendenti	-	-
Totale valore attuale obbligazioni	19.610	21.651

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

valori in migliaia di euro

	2018	2017
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	21.651	22.279
Acquisizioni di ramo	-	-
Service Costs	-	-
Interest cost (*)	189	207
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	435	468
Anticipi/utilizzi e altre variazioni	(1.795)	(1.303)
Totale obbligazioni a benefici definiti	19.610	21.651

(*) con rilevazione a Conto Economico

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale.

	2018	2017
Tasso di attualizzazione TFR	0,88%	0,88%
Tasso annuo incremento TFR	2,625%	2,63%
Tasso di inflazione TFR	1,50%	1,50%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti TFR	5,00%	5,00%
Tasso atteso di anticipazioni	1,00%	1,00%
Probabilità di decesso	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti AGO	

Nel seguito sono riepilogati i risultati delle *sensitivity* effettuate per valutare gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

Nella tabella è fornita la durata (*duration*) media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti e le erogazioni previste a piano.

	TFR	CLC	Altri benefici definiti ai dipendenti
Tasso di inflazione + 0,25%	19.926	-	-
Tasso di inflazione - 0,25%	19.429	-	-

Tasso di attualizzazione +0,25%	19.280	-	-
Tasso di attualizzazione -0,25%	20.084	-	-
Tasso di <i>turnover</i> +1%	19.552	-	-
Tasso di <i>turnover</i> -1%	19.812	-	-
<i>Duration</i> del piano	8,8		
Erogazione 1° anno	1.325		
Erogazione 2° anno	1.287		
Erogazione 3° anno	1.414		
Erogazione 4° anno	1.639		
Erogazione 5° anno	1.431		

20 Fondi per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2018 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve:

valori in migliaia di euro

Fondi rischi e oneri	31.12.2017	Acc.anti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2018
F.do ristrutturazione industriale	-	-	-	-	-
F.do manutenzione ordinaria	1.959	200	(309)	-	1.850
Fondo imposte	-	-	-	-	-
Altri fondi	11.437	665	(7.115)	(1.000)	3.987
Totale non corrente	13.396	(865)	(7.424)	(1.000)	5.837
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	31.12.2017	Acc.anti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2018
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	-	-	-	-	-
Totale corrente	-	-	-	-	-

I "Fondi per rischi ed oneri" al 31 dicembre 2018 si attestano a 5.837 mila euro con una variazione complessiva in diminuzione, rispetto al 31 dicembre 2017 di 7.559 mila euro.

Di seguito la distinzione dei Fondi per tipologia e la relativa movimentazione:

valori in migliaia di euro

	31/12/2017	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasciati a CE	Altro	31/12/2018
Fondo Contenzioso personale	1.277	127	(115)	-	538	1.827
Fondo Contenzioso fornitori	160	-	-	-	-	160
Fondo Imposte e Tasse	1.000	-	-	(1.000)	-	-
Fondo Manutenzione Bus	1.650	200	-	-	-	1.850
Fondo Manutenzione immobili di Terzi	309	-	(309)	-	-	-

Fondo Bilaterale	2.000	-	-	-	-	2.000
Fondo rischi contrattuali partecipazioni	7.000	-	(7.000)	-	-	-
Totale non corrente	13.396	327	(7.424)	(1.000)	538	5.837

Come evidenziato nella tabella sopra riportata, nel corso dell'esercizio 2018 la Società ha:

- utilizzati 115 mila euro per la definizione di vertenze di natura giuslavoristica, sorte con il personale dipendente principalmente per rivendicazioni contrattuali, il cui esito giudiziario ha determinato soccombente la Società;
- utilizzati 309 mila euro per la copertura di interventi manutentivi svolti sugli immobili di proprietà della società Umbria Mobilità TPL utilizzati dalla Direzione Umbria;
- utilizzati 7 milioni di euro relativi all'erogazione del "premio" previsto dal disciplinare di gara di acquisizione della società QBuzz;
- rilasciati 1 milione di euro in considerazione della chiusura delle attività con Umbria TPL mirate alla determinazione dei valori delle tasse ambientali relative all'aggiornamento delle volture a seguito della operazione di fusione del Ramo ex Umbria TPL in Busitalia avvenuta nel 2015, che hanno confermato il venir meno del relativo rischio;
- accantonati 200 mila euro in considerazione di un accordo transattivo in essere con il Fornitore di *full service* per adeguamento accordi contrattuali;
- accantonati 538 mila euro relativi alla stima del potenziale impatto economico sull'esercizio 2018 degli oneri aggiuntivi che potrebbero essere riconosciuti al personale dipendente con il Rinnovo del CCNL 1° livello scaduto al 31 dicembre 2017, di cui 265 mila euro riferiti al personale dipendente della Direzione Toscana e 273 mila euro per il personale della Direzione Umbria;
- In merito al Fondo Bilaterale, si fa presente che lo stesso è relativo alla prospettiva che anche in Busitalia la gestione del *turn over* previsto nel Piano industriale 2019-2023 venga effettuata secondo le logiche previste dall'accordo sindacale. Si segnala che, alla data della chiusura del presente bilancio, non si sono verificati eventi che ne abbiano richiesto l'utilizzo né si sono resi necessari ulteriori interventi valutativi per un eventuale adeguamento nel valore, non essendo intervenute modifiche alle *assumptions* poste a base della predisposizione del Piano industriale 2019-2023.

21 Altre passività non correnti e correnti

Le voci di debito sono così dettagliate:

valori in migliaia di euro

	31.12.2018			31.12.2017			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	-	127	127	-	114	114	-	13	13
Acconti verso clienti	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic.Soc.	-	3.617	3.617	-	3.777	3.777	-	(160)	(160)
Debiti per IVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri debiti verso società del Gruppo	-	3.157	3.157	-	3.166	3.166	-	(9)	(9)
Debiti per consolidato fiscale	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri debiti e ratei/risconti passivi	133	16.037	16.170	31	15.090	15.121	102	947	1.049
Totale	133	22.938	23.071	31	22.148	22.179	102	790	892

La voce **"Altre passività correnti"** si attesta a 23.071 mila euro al 31 dicembre 2018 con una variazione netta in aumento di 892 mila euro rispetto all'esercizio precedente determinata principalmente dai seguenti fattori:

- incremento di 1.049 degli altri debiti e ratei/risconti passivi determinata principalmente dal calcolo dei risconti passivi per abbonamenti (+270 mila euro rispetto al 2017); incremento dei debiti verso il personale principalmente determinato dall'adeguamento del calcolo del PDR da erogare ai dipendenti della Direzione Regionale Umbria a seguito della stipula definitiva dell'accordo sindacale 2017-2018 (+400 mila euro);
- decremento di 160 mila euro dei debiti verso Istituti previdenziali pertanto legati alla movimentazione del personale dipendente e relativi agli oneri contributivi regolarmente versati nel mese di gennaio 2019;
- sostanzialmente invariato il valore degli altri debiti verso società del Gruppo;
- Nella voce Acconti per contributi pari a 127 mila euro si fa riferimento ai contributi c/investimento, ricevuti principalmente dalle Amministrazioni regionali, a sostegno dell'acquisto di autobus che però sono stati rottamati e pertanto trattasi di importi sospesi in attesa di delibera di assegnazione ad un altro mezzo. Non si rilevano nel corso dell'esercizio acconti iscritti a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte delle Amministrazioni pubbliche a fronte di nuovi investimenti da effettuare.

22 Debiti commerciali non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2018			31.12.2017			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori		21.163	21.163	-	16.348	16.348		4.815	4.815
Acconti commerciali		13	13	-	13	13		-	-
Deb. commerciali v/ società del Gruppo		12.032	12.032	-	13.922	13.922		(1.890)	(1.890)
Totale		33.208	33.208	-	30.283	30.283		2.925	2.925

I Debiti commerciali correnti si attestano a 33.208 mila euro al 31 dicembre 2018 con un incremento di 2.925 mila euro rispetto al 31 dicembre 2017 determinato dall'effetto congiunto di:

- incremento dei debiti verso fornitori generici pari 4.815 mila euro per effetto dei pagamenti effettuati negli ultimi mesi dell'esercizio e strettamente connessi alla liquidità di periodo della Società oltre ad attività di chiusura di partite creditorie/debitorie;
- decremento di 1.890 mila euro dei debiti commerciali v/società del Gruppo per effetto principalmente della regolarizzazione delle partite debitorie con la controllante Ferrovie dello Stato Italiane pari a 1.698 mila euro per

rapporti principalmente di *service*. Le restanti variazioni pari a 192 mila euro, fanno riferimento ai rapporti con le altre società controllate principalmente per distacchi di personale.

23 Passività finanziarie non correnti e correnti

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle passività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto:

valori in migliaia di euro

	Valore contabile								
	31.12.2018			31.12.2017			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Altre passività finanziarie	-	3.106	3.106	-	9.198	9.198	-	(6.092)	(6.092)
Totale	-	3.106	3.106	-	9.198	9.198	-	(6.092)	(6.092)

Le **passività finanziarie correnti** pari complessivamente a 3.106 mila euro fanno riferimento al saldo del rapporto di *cash pooling* al 31 dicembre 2018 con la controllata Busitalia Veneto. Il saldo del rapporto è strettamente connesso all'andamento degli incassi e dei pagamenti degli ultimi giorni dell'esercizio.

24 Ricavi delle vendite e delle prestazioni

Il dettaglio delle voci che costituiscono i ricavi delle vendite e delle prestazioni è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazione
Ricavi da mercato	43.683	42.371	1.312
Ricavi da Regioni	76.840	76.697	143
Totale Ricavi delle vendite e delle prestazioni	120.523	119.068	1.455

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazione
Ricavi da mercato	43.683	42.371	1.312
T.P.L. Toscana Extraurbano	8.476	8.357	119
T.P.L. Umbria Gomma	16.941	17.021	(80)
T.P.L. Umbria Ferro	8.583	7.442	1.141

Navigazione Umbria	1.263	1.152	111
Servizi a Mercato Toscana	5.996	6.009	(13)
Servizi a Mercato Umbria	2.424	2.390	34
Ricavi da Regioni	76.840	76.697	143
Toscana	17.720	17.150	570
Veneto	-	(24)	24
Umbria Gomma	51.423	50.611	812
Umbria Ferro	7.030	7.093	(63)
Umbria Navigazione	667	667	-
Impianto scale mobili Perugia	-	1.200	(1.200)
Totale	120.523	119.068	1.455

Nel dettaglio le variazioni in incremento dei "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" pari a 1.455 mila euro che fanno riferimento principalmente a:

- o 1.078 mila euro in capo alla Direzione Regionale Umbria a titolo di ricavi da servizi ferroviari per la tratta Terni – L'Aquila a seguito della variazione del Programma di Esercizio e la rivalutazione del corrispettivo;
- o 570 mila euro in capo alla Direzione Territoriale Toscana per incrementi relativi agli effetti dell'applicazione del Contratto Ponte stipulato con la Regione Toscana;
- o (193) mila euro per altre variazioni in decremento nette.

Di seguito la disaggregazione dei Ricavi derivanti da contratti con i clienti in categorie:

	Attività trasporto						Variazione		
	2018			2017					
	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3
Mercato geografico									
Nazionale	-	120.523	-	-	119.068	-	-	1.455	-
Europeo	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Extra UE	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale ricavi da contratti con i clienti	-	120.523	-	-	119.068	-	-	1.455	-
Ricavi da mercato	-	43.683	-	-	42.371	-	-	1.312	-
<i>Prodotti del traffico viaggiatori</i>	-	43.683	-	-	42.371	-	-	1.312	-
<i>Prodotti del traffico merci</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ricavi da contratti di servizio	-	76.840	-	-	76.697	-	-	143	-
<i>Contratto di Servizio Pub. e altri Contr</i>	-	895	-	-	1.416	-	-	(522)	-
<i>Ricavi da Regioni</i>	-	75.945	-	-	75.280	-	-	665	-
Altri ricavi da servizi	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale ricavi da contratti con i clienti	-	120.523	-	-	119.068	-	-	1.455	-

Servizi trasferiti in un determinato momento	-	-	-	-	-	-	-	-
Servizi trasferiti nel corso del tempo	-	120.523	-	-	119.068	-	-	-
Totale ricavi da contratti con i clienti	-	120.523	-	-	119.068	-	-	1.455
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	-	120.523	-	-	119.068	-	-	1.455

La tabella seguente fornisce informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

<i>Valori in migliaia di euro</i>	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	16.320	15.150	1.170
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti"	-	-	-
Attività da contratto	104.203	103.918	285
Passività da contratto	-	-	-

Le attività derivanti da contratto sono rappresentate dal diritto della Società al corrispettivo per il lavoro completato alla data di chiusura del periodo con riferimento ai Ricavi per vendita di biglietti alla clientela e Ricavi da contratti di Servizio per l'esercizio del TPL su gomma e ferro. Tali attività sono riclassificate tra i crediti quando il diritto diviene incondizionato. Non si rilevano passività derivanti da contratti con i clienti.

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio:

<i>Valori in migliaia di euro</i>	31.12.2018	
	Attività da contratto	Passività da contratto
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"	-	-
Incrementi delle passività da contratto dovuti agli incassi, al netto degli importi rilevati tra i ricavi nel corso dell'esercizio	-	-
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	-	-
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	285	-
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento	-	-
Aggregazioni aziendali	-	-
Altre variazioni	-	-

Di seguito gli importi per "Corrispettivi per Contratto di servizio Pubblico"

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2018	2017	Variazione
Obblighi tariffari e di servizio			
per il trasporto viaggiatori	76.840	76.697	143
per il trasporto merci	-	-	-
Totale	76.840	76.697	143

Costi del contratto

Non si rilevano attività rilevate a titolo di costi di ottenimento o di esecuzione del contratto con il cliente.

Informazioni sulle rimanenti obbligazioni di fare

Non si rilevano ricavi che si prevede di rilevare in futuro in relazione alle obbligazioni di fare non adempiute (o parzialmente adempiute) alla data del presente documento.

25 Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazione
Contributi sul personale	10.209	9.466	743
Corrispettivi Minimetro' e mobilità alternativa	3.325	3.385	(60)
Ricavi da gestione immobiliare	1.320	1.332	(12)
Rimborsi e recuperi diversi	722	637	85
Service verso controllate	3.010	3.202	(192)
Provvigioni attive e vendita bigl. di terzi	323	348	(25)
Parcheggi nelle stazioni	619	656	(37)
Indennizzi assicurativi attivi	518	511	7
Multe e penalità	84	96	(12)
Altre prestazioni e proventi diversi	2.256	3.126	(870)
Plusvalenze ordinarie	3	30	(27)
Totale	22.389	22.789	(400)

La voce "**Altri proventi**" si attesta a 22.389 mila euro al 31 dicembre 2018 con una variazione in diminuzione di 400 mila euro principalmente determinato da:

- 720 mila euro per altre variazioni in incremento dei contributi CCNL 2018 per Direzione Regionale Toscana;
- (870) mila euro delle altre prestazioni e proventi diversi per diminuzione di riaddebiti di costi di esercizio verso le società controllate, valore principalmente imputabile a costi operativi non ricorrenti cessanti realizzati nel corso dell'esercizio precedente;
- (150) mila euro altre variazioni nette in diminuzione.

Informativa ex. Legge 4 agosto 2017, n. 124

Si riportano, di seguito, gli importi dei contributi pubblici di competenza dell'esercizio:

valori in unità di euro

Soggetto Erogante	Natura del Contributo	Importo Contributo di competenza dell'esercizio
Ministero del lavoro	Contributo CCNL 2018	9.293.664
Ministero del lavoro	Contributi CCNL conguagli anni precedenti	8.409
Ministero del lavoro	Oneri malattia 2018	827.481
Ministero del lavoro	Oneri malattia Recupero 2012	79.356

26 Costo del personale

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazione
· Salari e stipendi	61.080	57.493	3.587
· Oneri sociali	17.213	16.139	1.074
· Trattamento di fine rapporto	4.026	3.867	159
· <i>Service Costs</i> TFR/CLC	-	-	-
· <i>Service Costs</i> altri benefici definiti ai dipendenti	-	-	-
· Rimborsi per distacco personale	(8.139)	(5.766)	(2.373)
· Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	-	(1)	(1)
Personale a ruolo	74.180	71.732	2.448
· Salari e stipendi	202	201	1
Personale Autonomo e Collaborazioni	202	201	1
· Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	1.556	1.892	(336)
· Altri costi collegati al personale	2.077	2.090	(13)
Altri costi	3.633	3.982	(349)
Costi del personale per accantonamenti e rilasci (+/-)	665	-	665
Totale	78.680	75.916	2.764

Il "costo del personale" si attesta a 78.680 mila euro al 31 dicembre 2018 e fa riferimento al costo di tutte le componenti del personale a ruolo, ai collaboratori e distaccati oltre agli altri costi collegati al personale.

Rispetto all'esercizio precedente si rileva una variazione in aumento di 2.764 mila euro strettamente connessa alla variazione delle risorse umane. Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della società suddiviso per categoria:

	2018	2017	Variazione
Personale			
Dirigenti	17	16	1
Quadri	43	45	(2)
Altro personale	1.784	1.674	110
Totale	1.844	1.735	109

Si rilevano inoltre 665 mila euro di accantonamenti e relativi per:

- 127 mila euro alla valutazione del rischio di soccombenza stimato dalla Società per cause notificate di natura giuslavoristica, sorte con il personale dipendente principalmente per rivendicazioni contrattuali;
- 538 mila euro relativi alla stima del potenziale impatto economico sull'esercizio 2018 degli oneri aggiuntivi che potrebbero essere riconosciuti al personale dipendente con il Rinnovo del CCNL 1° livello scaduto al 31 dicembre 2017 di cui 265 mila euro riferiti al personale dipendente della Direzione Toscana e 273 mila euro per il personale della Direzione Umbria.

27 Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2018	2017	Variazione
			<i>valori in migliaia di euro</i>
Materiali e materie di consumo	2.045	2.255	(210)
Energia elettrica e combustibili per la trazione	14.558	13.397	1.161
Accantonamenti e rilasci		-	
Totale	16.603	15.652	951

Il costo delle "materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" si attesta a 16.603 mila euro e fa riferimento per oltre l'88% al costo dei combustibili per la trazione dei mezzi utilizzati per lo svolgimento del servizio e per la restante parte è attribuibile ai materiali di ricambio e merci utilizzate dai magazzini della Società per effettuare le manutenzioni interne del materiale rotabile. La variazione è attribuibile principalmente all'aumento medio del costo del gasolio nel corso del 2018.

28 Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2018	2017	Variazione
			<i>valori in migliaia di euro</i>
Altre prestazioni collegate al trasporto	1.851	1.384	467
Pedaggio	87	141	(53)
Prestazioni per il trasporto	1.939	1.525	414
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	1.445	1.129	315
Manutenzioni	14.217	13.463	554
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	15.662	14.592	1.070

Servizi immobiliari e utenze	1.920	2.118	(198)
Servizi amministrativi ed informatici	1.983	2.416	(433)
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	140	120	20
Prestazioni professionali e consulenze	734	1.313	(579)
Assicurazioni	3.683	4.228	(545)
Costi comuni di Gruppo	706	913	(207)
Consulenze	20	12	8
Provvigioni alle agenzie	958	1.030	(72)
Altro	1.733	3.244	(1.511)
Diversi	7.834	10.740	(2.905)
Totale	29.478	31.509	2.031

La voce "Costi per servizi" si attesta a 29.478 mila euro al 31 dicembre 2018 con una variazione complessiva in diminuzione di 2.031 mila euro rispetto all'esercizio precedente principalmente determinata dai seguenti fattori:

- decremento di 433 mila euro dell'importo dei "servizi amministrativi ed informatici" in considerazione del riaddebito effettuato alle società controllate;
- decremento di 579 mila euro dell'importo delle prestazioni professionali legale a assistenza di professionisti per nel 2017 sono state più elevate per effetto delle nuove acquisizioni di partecipazioni;
- decremento degli altri costi per servizi pari a 1.511 mila euro dovuto principalmente al rilascio del Fondo Imposte e Tasse pari a 1 milione di euro in considerazione dell'aggiornamento della valutazione dei valori delle tasse ambientali relative all'aggiornamento delle volture a seguito della operazione di fusione del Ramo ex Umbria TPL in Busitalia avvenuta nel 2015;
- Incremento di 414 mila euro dell'importo delle "altre prestazioni collegate al trasporto" in considerazione dei maggiori servizi su gomma affidati a subfornitori per far fronte alle maggiori esigenze, in particolar modo alla Direzione Regionale Umbria, per i maggiori servizi relativi al Sisma e alla chiusura delle linee ferroviarie.

29 Costi per godimento di beni di terzi

Il dettaglio dei costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazione
Canoni di <i>leasing</i> operativo	-	1	(1)
Canoni di locazione, oneri condom. e Imposta di registro	3.059	3.028	32
Noli e indennizzi di materiale rotabile	281	334	(52)
Noleggio materiale informatico	104	296	(191)
Totale	3.445	3.658	(213)

La voce "costi per godimento beni di terzi" si attesta al 31 dicembre 2018 a 3.445 mila euro in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 213 mila euro determinato principalmente: dal decremento di 191 mila euro dei canoni passivi dei servizi informatici, e dal decremento di 52 mila euro per noleggi di autobus. In leggero aumento rispetto all'esercizio precedente l'importo dei fitti passivi e spese accessorie di locali principalmente per adeguamenti Istat.

30 Altri costi operativi

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2018	2017	Variazione
Altri costi	2.414	1.526	888
Minusvalenze	1	61	(60)
Oneri di gestione <i>Pool</i> da aziende di trasporto	1.792	1.790	2
Totale	4.207	3.377	830

La voce "Altri costi operativi" si attesta a 4.207 mila euro, registrando una variazione in aumento di 830 mila euro.

Tra le variazioni significative si rileva l'incremento delle indennità per danni non coperti da assicurazione pari a 338 mila euro strettamente connesso all'andamento dei sinistri RCA e RCT.

Inoltre, si rilevano 369 mila euro di maggiori costi non presenti nel 2017 per effetto dell'accordo di chiusura siglato con la società Busitalia Simet dal quale è emersa una sopravvenienza passiva pari a 178 mila euro a seguito della chiusura del credito verso la Società e relativo a ricavi dell'esercizio 2017 oltre a 149 mila euro per assorbimento di costi di marketing della società Busitalia Simet.

31 Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2018	2017	Variazione
Ammortamento attività immateriali e materiali			
• Ammortamento attività immateriali	818	699	119
• Ammortamento attività materiali	9.102	9.165	(63)
Utilizzo fondo rettifiche ammortamenti	-	-	-
Totale	9.920	9.864	56

Gli "Ammortamenti" si attestano a 9.920 mila euro al 31 dicembre 2018 con una variazione in aumento di 56 mila euro rispetto all'esercizio precedente strettamente connessa ai nuovi Investimenti e passaggi in esercizio realizzati nel periodo 2018.

32 Svalutazione e perdite/(riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2018	2017	Variazione
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	-	-	-
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	-	-	-
Rettifiche e riprese di valore su crediti	-	60	(60)
Svalutazione delle Disponibilità liquide	-	-	(60)
Totale	-	60	(60)

Il saldo della voce è pari a zero. La variazione rispetto all'esercizio precedente di 60 mila euro determinati dalla valutazione del Credito verso Sita Spa in liquidazione derivanti dall'operazione di scissione.

33 Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2018	2017	Variazione
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	-	-	-
Proventi finanziari diversi	109	82	27
Dividendi	3.376	1.466	1.910
Rivalutazioni di attività finanziarie	-	-	-
Interessi diversi da controllate	-	-	-
Totale	3.485	1.549	1.936

Il saldo della voce si attesta a 3.485 mila euro al 31 dicembre 2018 determinato prevalentemente dai dividendi deliberati nell'esercizio 2018 dall'Assemblea della controllata Busitalia Rail Service S.r.l..

Il saldo della voce proventi finanziari diversi pari a 109 mila euro fa riferimento principalmente ai proventi verso la controllata Busitalia Campania per finanziamento concesso pari a 4.500 mila euro.

34 Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2018	2017	Variazione
Oneri finanziari su debiti	1.543	1.495	48
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	189	207	(18)
Svalutazioni di attività finanziarie	1.610	-	1.610
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	-	-	-
Totale	3.342	1.702	1.640

Gli "Oneri finanziari" si attestano a 3.342 mila euro al 31 dicembre 2018 con una variazione in aumento rispetto al 2017 di 1.640 mila euro determinata dai seguenti fattori:

- svalutazione della partecipazione della società controllata Busitalia Simet SpA la cui informativa è meglio dettagliata nella Relazione sulla Gestione;
- incremento degli interessi passivi e commissioni per finanziamenti e anticipazioni verso la consociata Fercredit per 48 mila euro strettamente connesse all'erogazione di nuovi finanziamenti finalizzati;
- diminuzione degli oneri finanziari per benefici ai dipendenti per 18 mila euro legati all'*Interest cost* comunicato dall'attuario a seguito della valutazione del TFR al 31 dicembre 2018.

35 Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2018	2017	Variazione
IRAP	268	155	113
IRES	-	-	-
Proventi da adesione cons.fiscale	-	-	-
Imposte differite e anticipate	-	-	-
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(132)	(230)	98
Totale	136	(75)	211

Le imposte sul reddito di competenza dell'esercizio ammontano a 136 mila euro, di cui 268 mila euro relative all'IRAP corrente dell'esercizio ed (132) mila euro di differenza su stima imposte anni precedenti. Non risulta stanziato alcune importo di IRES corrente, avendo la Società conseguito una perdita fiscale principalmente a seguito delle variazioni elencate:

- Bonus accise sui carburanti: credito d'imposta non imponibile;
- Dividendi percepiti da società controllata, Busitalia Rail Service, assoggettati al regime di PEX ex art. 89 TUIR (non imponibili al 95%);
- Beneficio fiscale del "superammortamento" sui beni strumentali nuovi acquisiti negli anni 2016, 2017 e 2018.

Le stesse non generano alcun tipo di imposizione differita.

Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	2018	2017
	24%	24%
Utile dell'esercizio	585	1.742
Totale imposta sul reddito	-	-
Utile ante imposte	721	1.667
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		
Minori imposte		
Bonus accisa carburanti	(1.931)	(1.720)
Dividendi da partecipazioni	(3.208)	(1.466)
Superammortamento	(1.773)	(919)
Aiuto alla Crescita Economica (ACE)	(955)	(1.065)
Altre variazioni in diminuzione	(15)	(16)
Maggiori imposte		
IMU	141	123
Svalutazioni	-	60
Spese per autoveicoli	323	531

Altre variazioni in aumento	1.333	1.300
Utilizzo perdite pregresse trasferite al consolidato	-	-
Totale imponibile IRES	(5.364)	(1.506)
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	-	-
IRAP	268	155
Differenza su stima imposte anni precedenti	(132)	(230)
Totale fiscalità differita	-	-
Altre variazioni	-	-
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	136	(75)

ARBITRATI

Arbitrati con *General Contractor*

Non sono pendenti arbitrati con *General Contractor*.

Altri arbitrati

Non sono pendenti arbitrati di qualsiasi natura.

Di seguito si riportano i principali procedimenti civili e amministrativi pendenti.

PROCEDIMENTI CIVILI ED AMMINISTRATIVI

TAR Toscana (2012)

Giudizio promosso dalla società Autolinee Toscane S.p.A., per l'impugnazione dell'esclusione dalla gara indetta da ATAF S.p.A. per la cessione del ramo TPL, dell'intero capitale di ATAF Gestioni S.r.l. ed altre partecipazioni societarie, nonché della mancata esclusione del RTI Busitalia Sita Nord - Autoguidovie S.p.A. - CAP s. coop.. All'esito della fase cautelare è stata respinta la domanda della ricorrente di sospensione della procedura che ha, quindi, seguito il suo normale corso.

TAR Toscana/Consiglio di Stato (2016)

Giudizio promosso dalla società Mobit S.c.a.r.l. (costituita da Busitalia Sita Nord, CTT Nord s.r.l., Tiemme S.p.A., CAP S.Coop., COPIT S.p.A., Trasporti Toscani s.r.l. ed Autoguidovie S.p.A.), per l'impugnazione del provvedimento con il quale la Regione Toscana ha disposto l'aggiudicazione definitiva a favore della società Autolinee Toscane S.p.A. della gara per l'affidamento in lotto unico del servizio di trasporto pubblico locale. Con sentenza del 28 ottobre 2016 il TAR Toscana ha accolto il ricorso principale di Mobit ed il ricorso incidentale proposto da Autolinee Toscane, statuendo che ambedue le offerte presentate in gara avrebbero dovuto essere escluse. Sia Mobit che Autolinee Toscane hanno proposto appello. Con ordinanza del 6 aprile 2017, il Consiglio di Stato ha disposto la rimessione alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea di questioni pregiudiziali riguardanti l'interpretazione di alcune disposizioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007, in quanto immediatamente applicabili alla causa. Il procedimento presso la Corte di Giustizia è tuttora in corso.

TAR Toscana/Consiglio di Stato (2017)

Giudizio promosso dalla società Mobit s.c.a r.l. (costituita da Busitalia Sita Nord, CTT Nord s.r.l., Tiemme S.p.A., CAP s.coop., COPIT S.p.A., Trasporti Toscani s.r.l. ed Autoguidovie S.p.A.), per l'impugnazione dei provvedimenti con i quali la Regione Toscana ha riaperto la gara per l'affidamento in lotto unico del servizio di trasporto pubblico locale. Con sentenza del 14 giugno 2017 il TAR Toscana ha respinto il ricorso. Mobit ha proposto appello al Consiglio di Stato avverso la sentenza del TAR Toscana che aveva respinto il ricorso.

TAR Toscana/Consiglio di Stato (2017)

Procedimento promosso da Busitalia per l'annullamento, previa sospensione, del bando di gara pubblicato dalla Città Metropolitana di Firenze riguardante la procedura per l'affidamento in concessione di servizi di trasporto pubblico locale a domanda debole ai sensi del Regolamento CE n. 1370/2007 - Ambito 1 ("Mugello – Alto Mugello") e Ambito 2 "Valdarno Valdisieve"). Con sentenza dell'8 febbraio 2017 il TAR Toscana ha respinto il ricorso. La sentenza è stata impugnata al Consiglio di Stato. Il ricorso è stato respinto dal Consiglio di Stato con sentenza del 28.6.2018.

TAR Friuli Venezia Giulia/Consiglio di Stato (2017)

Giudizio promosso da Busitalia (in RTI con Autoguidovie S.p.A) per l'annullamento, previa sospensione, dell'aggiudicazione a favore della TPL FVG S.c.a.r.l., della gara procedura aperta per l'affidamento dei servizi automobilistici di trasporto di persone urbani ed extraurbani e dei servizi marittimi di competenza della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. Con sentenza del 21 giugno 2017 il TAR Friuli V.G. ha accolto il ricorso. La sentenza è stata impugnata al Consiglio di Stato dalla Regione Friuli e dalla società aggiudicataria.

TAR Emilia Romagna Sez. Parma/Consiglio di Stato (2017)

Giudizi promossi nel 2017 dalla società TEP S.p.A. e dal RTI TPER S.p.A. - SETA S.p.A., successivamente riuniti, per l'annullamento, previa sospensione, del provvedimento con il quale la SMTP S.p.A. ha disposto l'aggiudicazione al RTI Busitalia Sita Nord - Autoguidovie della gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale terrestre del bacino della Provincia di Parma (Ambito Taro). L'appello avverso la sentenza del TAR Emilia Romagna che aveva accolto i ricorsi è stato respinto dal Consiglio di Stato con sentenza del 3.9.2018.

TAR Liguria (2018)

Giudizio promosso nel 2018 da Busitalia Sita Nord per l'annullamento, previa sospensione, del bando di gara pubblicato dalla Regione Liguria - Stazione Unica Appaltante Regionale (SUAR), per conto della Città Metropolitana di Genova, avente ad oggetto la procedura di dialogo competitivo per l'affidamento in due lotti del servizio di trasporto pubblico locale nell'ambito territoriale di competenza della Città Metropolitana di Genova.

Con ricorso per motivi aggiunti Busitalia Sita Nord ha altresì impugnato il provvedimento con il quale la SUAR ha disposto l'annullamento della gara in questione relativamente al Lotto 1 (Ambito urbano).

Con ulteriore ricorso per motivi aggiunti Busitalia Sita Nord ha impugnato la deliberazione n. 44 del 2018 del Consiglio

Metropolitano della Città Metropolitana di Genova avente ad oggetto l'affidamento *in house* alla società incumbent AMT S.p.A del servizio di trasporto pubblico locale in ambito urbano del Comune di Genova.

TAR Calabria / Gara 1 (2018)

Giudizio promosso nel 2018 dal RTI Consorzio Autoservizi dei Due Mari S.c.a r.l.- Impresa Autolinee Scura – I.A.S. s.r.l. - Romano Autolinee Regionali S.p.A., nei confronti di Busitalia Rail Service s.r.l., nonché di Trenitalia S.p.A., Busitalia Sita Nord s.r.l., della Regione Calabria, dell'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria, per l'annullamento, previa sospensione, degli atti di gara relativi alla procedura negoziata, indetta da Busitalia Rail Service per l'affidamento di servizi di autotrasporto di persone su gomma di supporto al trasporto ferroviario di persone nell'ambito della Regione Calabria - Gara 1.

TAR Calabria / Gara 2 (2018)

Giudizio promosso nel 2018 dal RTI Consorzio Autoservizi dei Due Mari S.c.a r.l.- Impresa Autolinee Scura – I.A.S. s.r.l. - Romano Autolinee Regionali S.p.A., nei confronti di Busitalia Rail Service s.r.l., nonché di Trenitalia S.p.A., Busitalia Sita Nord s.r.l., della Regione Calabria, dell'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria, per l'annullamento, previa sospensione, degli atti di gara relativi alla procedura negoziata, indetta da Busitalia Rail Service per l'affidamento di servizi di autotrasporto di persone su gomma di supporto al trasporto ferroviario di persone nell'ambito della Regione Calabria - Gara 2. Con sentenza in data 5.11.2018, il TAR Calabria ha dichiarato improcedibile il ricorso.

TAR Calabria / Gara 3 (2018)

Giudizio promosso nel 2018 dal RTI Consorzio Autoservizi dei Due Mari S.c.a r.l.- Autoservizi Preite s.r.l., nei confronti di Busitalia Rail Service s.r.l., nonché di Trenitalia S.p.A., Busitalia Sita Nord s.r.l., della Regione Calabria, dell'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria, per l'annullamento, previa sospensione, degli atti di gara relativi alla procedura negoziata, indetta da Busitalia Rail Service per l'affidamento di servizi di autotrasporto di persone su gomma di supporto al trasporto ferroviario di persone nell'ambito della Regione Calabria - Gara 3. Con sentenza in data 5.11.2018, il TAR Calabria ha dichiarato improcedibile il ricorso.

TAR Calabria / Gara 4 (2018)

Giudizio promosso nel 2018 dal RTI Consorzio Autolinee Due s.c.ar.l. - Servizi Automobilistici Jonici SAJ, nei confronti di Busitalia Rail Service s.r.l., nonché di Trenitalia S.p.A., Busitalia Sita Nord s.r.l., per l'annullamento, previa sospensione, degli atti di gara relativi alla procedura negoziata, indetta da Busitalia Rail Service per l'affidamento di servizi di autotrasporto di persone su gomma di supporto al trasporto ferroviario di persone nell'ambito della Regione Calabria - Gara 4.

TAR Umbria (2018)

Giudizio promosso nel 2018 da Busitalia Sita Nord per l'annullamento della deliberazione della Giunta Regionale della Regione Umbria n. 709 del 25.6.2018 avente ad oggetto l'emanazione del bando di gara per l'affidamento dei servizi di

trasporto pubblico su gomma e lacuale, nonché dell'avviso di preinformazione relativo alla gara in questione.

TAR Toscana (2018)

Giudizio promosso nel 2018 dalla società Firenze Servizi S.r.l. per l'annullamento, previa sospensione, del provvedimento con il quale il Comune di Firenze ha comunicato il trasferimento del capolinea autobus autorizzato sito in Firenze Piazzale Montelungo. Busitalia Sita Nord si è costituita nel giudizio in qualità di controinteressata.

TAR Lazio (2018)

Giudizio promosso nel 2018 da Busitalia Sita Nord per l'annullamento, previa sospensione, del bando e degli atti di gara di appalto pubblicati da Roma Capitale aventi ad oggetto l'affidamento di servizi di trasporto pubblico locale su gomma nel territorio periferico di Roma Capitale e servizi accessori, suddiviso in 2 lotti.

PROCEDIMENTI DINNANZI ALLE AUTORITÀ NAZIONALI E COMUNITARIE

Corte dei Conti - Sezione giurisdizionale per la Regione Toscana (2017)

Giudizio promosso dalla Procura Regionale della Corte dei Conti per la Toscana per un asserito danno erariale per fatti commessi in qualità di soggetto affidatario del servizio di trasporto scolastico del Comune di Anghiari. Il danno erariale contestato viene quantificato dalla Procura in 27 mila euro circa.

Per i procedimenti avviati dalle Autorità sopraindicate nei confronti della Società, allo stato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società stessa sia esposta a significative passività o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria; pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio.

Non sono pendenti

i procedimenti dinanzi ad altre autorità nazionali e comunitarie.

36 Compenso alla Società di revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a Euro 86.135. Sono esclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale.

37 Compensi ad Amministratori e Sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai componenti del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni:

valori in migliaia di euro

	2018	2017	Variazione
Amministratori	343	314	29
Sindaci	43	40	3
Totale	386	354	32

Gli importi includono tutti i compensi spettanti per le cariche di Presidente e Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, in coerenza con quanto previsto dal rapporto di amministrazione. L'importo comprende, altresì, gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione e gli importi dei rimborsi spese.

Ai suddetti compensi si deve aggiungere quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza pari a 20 mila euro per il 2018 e a 27 mila euro per il 2017.

38 Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della controllante diretta al 31 dicembre 2017 sono disponibili sul sito della Società <http://www.fsitaliane.it/> e presso la sede sociale di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. in Roma.

valori in € migliaia

	31.12.2017	31.12.2016
Attività		
Totale attività non correnti	42.774.570	42.539.698
Totale attività correnti	4.661.967	5.268.296
Totale attività	47.436.537	47.807.994
Patrimonio netto		
Capitale sociale	36.340.433	36.340.433
Riserve	39.064	7.120
Utili (perdite) portati a nuovo	256.834	-
Utile (Perdite) d'esercizio	230.910	638.773
Totale Patrimonio Netto	36.867.241	36.986.326
Passività		
Totale passività non correnti	7.241.430	7.299.976
Totale passività correnti	3.327.865	3.521.692
Totale passività	10.569.296	10.821.668
Totale patrimonio netto e passività	47.436.537	47.807.994

CONTO ECONOMICO	2017	2016
Ricavi operativi	182.143	156.691
Costi operativi	(200.505)	(167.266)
Ammortamenti	(21.376)	(19.994)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(4.889)	(1.055)
Accantonamenti		
Proventi e (oneri) finanziari	166.103	565.905
Imposte sul reddito	109.434	104.492
Risultato netto di esercizio	230.910	638.773

39 Parti correlate

Le Parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali (IAS 24).

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

Le condizioni generali che regolano le eventuali operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità a normali condizioni di mercato.

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	2018	2017
Benefici a breve termine	3.459	2.367
Benefici successivi al rapporto di lavoro	234	140
Altri benefici a lungo termine	-	-
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	-	-
Totale	3.693	2.507

Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dalla Società, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Ataf Gestioni	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>
	Provvigioni	Provvigioni
	Distacchi di personale	Distacchi di personale

	Ricavi e Recuperi diversi Service di Corporate	Costi diversi
Busitalia Campania	<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari Provvigioni Ricavi e Recuperi diversi Service di Corporate <u>Finanziari:</u> Altri proventi finanziari	<u>Commerciali e diversi:</u> Provvigioni Costi diversi <u>Finanziari:</u> <i>Cash pooling</i>
Busitalia Rail Service	<u>Commerciali e diversi:</u> Autoservizi Ricavi e Recuperi diversi Service di Corporate Distacchi di personale <u>Finanziari:</u> Dividendi <i>Cash pooling</i>	<u>Commerciali e diversi:</u> Provvigioni Costi diversi Autoservizi
Busitalia Simet	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e Recuperi diversi Distacchi di personale <u>Finanziari:</u> <i>Cash pooling</i>	<u>Commerciali e diversi:</u> Costi pubblicitari <u>Finanziari:</u> Svalutazione partecipazione
Busitalia Veneto	<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari Service di Corporate Ricavi e Recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Costi diversi <u>Finanziari:</u> <i>Cash pooling/Finanziamenti</i>
Savit	<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari Ricavi e Recuperi diversi Distacchi di personale	<u>Commerciali e diversi:</u> Manutenzioni e servizi vari
Qbuzz	<u>Commerciali e diversi:</u> Service di Corporate	
Controllanti		
FS Italiane	<u>Commerciali e diversi:</u> IVA di Gruppo	<u>Commerciali e diversi:</u> Service di Corporate

		Distacchi di personale
		Locazioni immobiliari
		Consolidato fiscale
	<u>Finanziari:</u>	<u>Finanziari:</u>
	Conti correnti/Finanziamenti	Conti correnti/Finanziamenti
Altre Imprese		
Centostazioni	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>
	Recuperi diversi	Locazioni immobiliari
Fercredit	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>
	Recuperi diversi	Factoring
		<u>Finanziari:</u>
		Finanziamenti e <i>Leasing</i> Finanziari
Ferservizi		<u>Commerciali e diversi:</u>
		Service gestione paghe
FSE Trasporto Gomma	<u>Commerciali e diversi:</u>	
	Rimborso cariche sociali	
Firenze City Sightseeing	<u>Commerciali e diversi:</u>	
	Service di Corporate	
FS Sistemi Urbani		<u>Commerciali e diversi:</u>
		Locazioni immobiliari
Mercitalia Logistics		<u>Commerciali e diversi:</u>
		Costi diversi
I-Mago	<u>Commerciali e diversi:</u>	
	Service di Corporate	
Li-nea	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>
	Autoservizi	Autoservizi
	Ricavi e recuperi diversi	
Mercitalia Rail	<u>Commerciali e diversi:</u>	
	Ricavi e recuperi diversi	
Metro 5	<u>Commerciali e diversi:</u>	
	Rimborso cariche sociali	
Nugo	<u>Commerciali e diversi:</u>	
	Distacchi di personale	
Rete Ferroviaria Italiana	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>
	Ricavi e Recuperi diversi	Prestazioni sanitarie
	Distacchi di personale	
Sita in liquidazione	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>
	Ricavi e recuperi diversi	Rapporti inerenti la Scissione

		Sfruttamento del marchio
Trenitalia	<u>Commerciali e diversi:</u> Autoservizi Provvigioni Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari Distacchi di personale Costi diversi
Trenord	<u>Commerciali e diversi:</u> Recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Costi diversi
Altre parti correlate		
Gruppo Enel		<u>Commerciali e diversi:</u> Utenze
Gruppo Eni		<u>Commerciali e diversi:</u> Carburanti
Gruppo Leonardo		<u>Commerciali e diversi:</u> Progetto AVM
Gruppo CDDPP		<u>Commerciali e diversi:</u> Costi diversi
Istituto Poligrafico Zecca dello Stato		<u>Commerciali e diversi:</u> Costi diversi
Gruppo Poste Italiane	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi	
EUROFER		<u>Commerciali e diversi:</u> Fondi previdenziali
PREVINDAI		<u>Commerciali e diversi:</u> Fondi previdenziali
Scarl, associazioni, geie, partenariato	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Costi e servizi vari
Altri fondi previdenziali		<u>Commerciali e diversi:</u> Fondi previdenziali

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e diversi:

Denominazione	31.12.2018		2018				
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate							
Ataf Gestioni	1.723	144				(5.720)	849
Busitalia Campania	362	14				(181)	(12)
Busitalia Rail Service	2.856	66				(220)	3.352
Busitalia Simet	(279)	-				369	-
Busitalia Veneto	1.507	60				(151)	1.980
Savit	3.073	3.287				7.709	624
Qbuzz	17	-				-	-
Controllanti							
Ferrovie dello Stato	1.776	6.273				1.139	-
Altre imprese							
Centostazioni	2	13				-	-
Fercredit	362	22				-	-
Ferservizi	-	322				470	-
Firenze City Sightseeing	2	-				-	-
FSE Trasporto Gomma	5	-				-	5
FS Sistemi Urbani	-	(18)				-	-
I-Mago	7	-				-	14
LI-NEA	5	(1)				-	47
Mercitalia Rail	2	-				-	-

Metro 5	24	-	-	120
Nugo	41	-	(64)	-
Rete Ferroviaria Italiana	20	304	591	32
Sita in liquidazione	4.407	4.082	-	-
Trenitalia	2.536	623	207	7.566
Trenord	(37)	1	-	-
Altre parti correlate				
Gruppo ENEL	-	-	209	-
Gruppo ENI	-	996	2.588	-
Gruppo Leonardo	-	74	11	-
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	-	(1.055)	-	-
IPZS	-	2	-	-
Previndai	-	84	93	-
Eurofer	-	310	44	-
Scarl, associazioni, geie, partenariato	2.835	59	1.839	59.870
Altri fondi previdenziali	-	38	10	-
TOTALE	21.246	15.700	8.943	74.447

Rapporti finanziari:

Denominazione	31.12.2018				2018	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate						
Busitalia Campania	4.500	-	-	-	-	82
Busitalia Rail Service	8.993	-	-	-	-	3.377

Busitalia Simet	2.462	-	1.610	-
Busitalia Veneto	-	3.107	-	-
Controllanti				
FS Italiane	9.206	54.899	495	-
Altre imprese				
Fercredit	-	34.441	880	-
Altre parti correlate				
Gruppo ENEL	(3)	-	-	-
Gruppo Poste Italiane	4	-	-	-
TOTALE	25.162	92.447	2.985	3.459

40 Garanzie e Impegni

La Società ha rilasciato polizze fideiussorie a favore della società Fercredit S.p.A. a garanzia del pagamento di tutti gli importi dovuti, in forza di n. 159 contratti di finanziamento stipulati con la società Ataf Gestioni S.r.l. del valore complessivo di 45.690 migliaia di euro, in forza di n. 83 contratti di finanziamento stipulati con la società Busitalia Rail Service S.r.l. del valore complessivi di 20.853 migliaia di euro, in forza di n. 27 contratti di finanziamento stipulati con la società Busitalia Campania S.p.A. del valore complessivo di 3.350 migliaia di euro e in forza di n. 151 contratti di finanziamento stipulati con la società Busitalia Veneto S.p.A. del valore complessivi di 36.835 migliaia di euro.

41 Fatti intervenuti dopo la data di riferimento di bilancio

Nella seduta del 29 gennaio 2019 il Consiglio di Amministrazione ha approvato il Piano industriale 2019-2023. Le principali linee guida del Piano sono finalizzate a consolidare il ruolo di Busitalia come operatore di primo piano nel trasporto pubblico locale, orientando le proprie scelte strategiche secondo le seguenti direttrici:

- focalizzazione sulle persone: affinché costituisca un'alternativa concorrenziale alla mobilità privata, il TPL dovrà soddisfare bisogni diversi di persone differenti, siano esse utilizzatrici "sistematiche" od "occasionali" del TPL. Particolare attenzione sarà data ai turisti, segmento ad elevato potenziale in Italia, e alle persone che producono i servizi di TPL: il personale di guida, di manutenzione (mezzi e infrastrutture) e di gestione dei processi aziendali;
- interventi sui canali di vendita e di comunicazione, nonché sui mezzi ed impianti;
- interventi sugli *asset* previsti dal Piano sono progettati per garantire sicurezza (*safety* e *security*), qualità e sostenibilità crescente. La transizione verso un parco mezzi *zero emission* prevista nel Piano candida il Gruppo Busitalia ad assumere un ruolo di *leadership* nel Paese in materia di sostenibilità nel TPL e prefigura un ruolo distintivo nell'innovazione (guida assistita e, in prospettiva, guida autonoma).

il Piano di sviluppo del Gruppo Busitalia dovrà trovare adeguato sostegno in efficaci azioni orientate alla crescita dei ricavi e della redditività, che consentiranno di realizzare gli investimenti pianificati per le persone e sugli *asset*.

Nel corso del primo bimestre 2019 è proseguita l'attività finalizzata alla dismissione della partecipazione detenuta da Busitalia in Busitalia Simet. Ciò, anche tenuto conto del contesto profondamente mutato rispetto a quello in essere e prevedibile al momento dell'ingresso nella compagine sociale di Busitalia Simet. Nel corso degli ultimi due anni infatti il comparto della lunga percorrenza a livello del mercato continentale europeo ha subito una profonda evoluzione, tanto da comportare l'abbandono dello stesso comparto da parte dei Gruppi ferroviari europei, con conseguente perdita delle relevantissime risorse finanziarie dagli stessi investite.

In Francia, Germania e nel Regno Unito, dove il mercato della lunga percorrenza è più *maturo* rispetto all'Italia, si è registrata dopo la liberalizzazione del settore una fase iniziale di espansione della domanda e di ingresso di nuovi operatori seguita da una fase, quella attuale, di sostanziale stabilità della domanda e di forte concentrazione degli operatori; le aziende più piccole sono uscite dal mercato o sono state assorbite da gruppi più grandi.

I gruppi che presidiano il mercato hanno dovuto effettuare ingenti investimenti, per affrontare la competizione sui prezzi e per ridurre il livello di concorrenza aggregando o acquisendo altri operatori; Flixbus, il maggiore operatore del settore in Germania (93% del mercato), in Francia (44%) e ora anche in Italia (oltre un terzo), per diventare tale ha sopportato ingenti perdite prima di diventare il primo operatore in Italia costringendo, con una forte competizione sui prezzi, piccoli ma anche grandi operatori storici come Baltour (che era tra i maggiori del Paese) a perdere la loro indipendenza diventando *partner* subalterni della stessa Flixbus. In conseguenza sono migliorati anche i risultati, nel 2017 e nel 2018 Flixbus ha chiuso i bilanci in utile. Al di là del caso italiano la capacità di investimento di Flixbus e la sua propensione ad investire emerge anche da operazioni come l'ingresso nel mercato ferroviario in Germania in diretta competizione con DB, l'ingresso sul mercato Nord Americano in competizione con lo storico operatore Greyhound e da operazioni di carattere mediatico ma costose come la sperimentazione di bus elettrici sulla lunga distanza.

Le ferrovie francesi, tedesche e austriache che avevano loro società dedicate alla lunga percorrenza su gomma sono uscite dal settore evidentemente ritenendo che gli investimenti necessari a mantenere il presidio nel mercato non fossero sostenibili. Particolarmente significativa la scelta di SNCF che ha recentemente venduto la sua società di lunga distanza su gomma, Ouibus (che nel 2016 aveva perso 45 milioni di euro) a Blablacar acquistando contestualmente una quota della stessa Blablacar con un investimento di oltre 100 milioni di euro, confermando quindi da un lato l'interesse all'integrazione dell'offerta (nella fattispecie treno e *carpooling*) ma dall'altro la difficoltà a presidiare direttamente il segmento non *core*. Alla luce di quanto sopra, Busitalia ha ritenuto – anche a seguito delle esigenze di focalizzazione sul comparto del TPL secondo le logiche proprie del Piano industriale 2019-2023 - di uscire dal comparto del *long haul*, avendo cura di salvaguardare gli obiettivi imprescindibili individuati di concerto con la Capogruppo e sintetizzabili nei seguenti:

1. tutela dell'investimento effettuato, in particolare in termini di sostegno finanziario medio termine effettuato;
2. consentire di gestire il disimpegno senza generare conflittualità con il Socio Simet S.p.A.;
3. salvaguardare la presenza sul mercato della Società:
 - a. attraverso forme di sostegno finanziario iniziale (in attesa che la Società, già fortemente inserita nelle logiche e nelle procedure di Gruppo anche dal punto di vista della gestione della tesoreria, acquisisca forme di finanziamento autonome);
 - b. con un percorso che, anche dal punto di vista comunicazionale, sostenga la continuità aziendale;

4. annullamento dell'impegno ad intervenire con un aumento di capitale per circa 1,7 milioni di euro per garantire un primo sviluppo del *business* assunto con l'operazione di costituzione della *partnership*.

Conseguentemente, in data 7 marzo 2019 è stato stipulato a rogito del Notaio Nicola Atlante di Roma l'atto di cessione dell'intera quota (pari al 51% del capitale sociale) detenuta da Busitalia in Busitalia Simet S.p.A. L'operazione si è articolata attraverso la sottoscrizione di un *term sheet*, con evidenza delle clausole della cessione, determinate anche con riferimento a quanto contenuto nelle opinion degli Advisor finanziari e legali incaricati dalla Società, nonché dalle valutazioni inerenti il *business plan* predisposto dall'Advisor finanziario del Socio Simet S.p.A. e in ordine al quale l'Advisor finanziario di Busitalia ha evidenziato come "*a seguito della desk analysis svolta sul Business Plan, sulla base dell'esame degli elementi a supporto delle ipotesi e elementi utilizzati nella formulazione delle proiezioni di Piano, non siamo venuti a conoscenza di fatti tali da farci ritenere, alla data odierna, che le suddette ipotesi ed elementi non forniscano una base nel complesso ragionevole per la predisposizione delle suddette proiezioni*".

Nel mese di marzo 2019 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato l'operazione di trasferimento della concessione relativa alla ex-Ferrovia Centrale Umbra da Umbria TPL e Mobilità S.p.A. alla stessa RFI. L'operazione dovrebbe completarsi entro il primo semestre del 2019.

42 Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2018, evidenzia un utile netto di Euro 584.965 che si propone di destinare a riserva legale per Euro 29.248 (pari al 5%) e riportare a nuovo per Euro 555.717.

Roma, 05 marzo 2019

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente



**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL
DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI
CONTABILI SOCIETARI RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI
BUSITALIA SITA NORD SRL AL 31 DICEMBRE 2018**

1. I sottoscritti Stefano Rossi e Sergio Paglicci, rispettivamente "Amministratore Delegato" e "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Busitalia Sita Nord Srl, tenuto conto:

- di quanto previsto dall'art. 25 dello Statuto sociale di Busitalia Sita Nord S.r.l.;
- di quanto precisato nel successivo punto 2;

attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2018.

2. Al riguardo si segnala che:

- a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Busitalia Sita Nord S.r.l. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'"*Internal Controls – Integrated Framework*" emesso dal "*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*" che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
- b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo

3. Si attesta, inoltre, che:

3.1. il bilancio d'esercizio:

- a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Busitalia Sita Nord S.r.l..



3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Busitalia Sita Nord S.r.l., unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Data 28 febbraio 2019

Amministratore Delegato


Stefano Rossi

Dirigente Preposto alla redazione dei
documenti contabili societari


Sergio Paglicci

BUSITALIA – SITA NORD S.r.l.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa 1 – 00161 Roma (RM)

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI DI
BUSITALIA AI SENSI DELL'ART. 2429 DEL C.C. PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31
DICEMBRE 2018**

Signor Azionista,

ai sensi dell'art 2429, comma 2 del Codice Civile il collegio Sindacale è chiamato a riferire all'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2018, sull'attività di vigilanza svolta ed ha la facoltà di fare proposte in ordine al bilancio alla sua approvazione ed alle materie di propria competenza.

Il Collegio Sindacale - dott. Fabio Cassi (Presidente) dott.ssa Silvana Amadori e dott. Mauro Marchionni (sindaci effettivi) - è stato nominato dall'Assemblea dei Soci del 9 maggio 2017 con un incarico triennale, ossia fino all'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2019.

L'incarico per l'attività di revisione legale dei conti, ai sensi dell'art 2409 bis del codice civile e dell'art 14 del D. Lgs. 39/2010, risulta conferito (con deliberazione assembleare del 9 maggio 2017) alla Società di revisione KPMG S.p.A. (con sede legale in Milano, iscritta all'albo speciale delle società di revisione Consob al progressivo nr 13 delibera n. 10831 del 16/07/1997) fino all'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2019.

Alla Società di revisione spetta la revisione legale del bilancio di esercizio di Busitalia, inclusa la verifica della regolare tenuta della contabilità e della corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle scritture contabili inclusa anche la verifica della coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio di esercizio, nonché la revisione legale del bilancio consolidato del Gruppo, predisposto a cura della controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A._

Busitalia è soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A._

Il Collegio Sindacale di Busitalia Sita Nord S.r.l. (di seguito Busitalia, o Società) ha svolto, nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 l'attività di vigilanza prevista dalla legge, tenendo anche conto delle indicazioni contenute nelle Norme di comportamento del Collegio Sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.



Svolgimento dell'attività del Collegio Sindacale

Nel corso dell'esercizio 2018, il Collegio Sindacale ai sensi dell'art 2404 del codice civile ha tenuto sei (6) riunioni, e di tali riunioni sono stati redatti appositi verbali debitamente sottoscritti, per approvazione unanime, dai sindaci.

Per lo svolgimento dell'attività di competenza del Collegio diamo atto che:

- Il Collegio ha vigilato sull'osservanza della Legge e dello Statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- Il Collegio ha partecipato nel corso dell'esercizio 2018 a: (i) una (1) Assemblea degli Azionisti (5 aprile 2018); (ii) nove (9) riunioni del Consiglio di amministrazione, in relazione alle quali e sulla base delle informazioni disponibili, non ha rilevato violazioni di Legge e dello Statuto, né operazioni manifestamente imprudenti, azzardate e/o in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- Il Collegio ha acquisito dalla Società, durante le riunioni svolte, informazioni in merito all'andamento delle operazioni sociali sulle quali non ha particolari osservazioni da riferire;
- Il Collegio ha acquisito durante le riunioni del Consiglio di Amministrazione adeguate informazioni sull'attività svolta, sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale poste in essere dalla Società facendo rinvio per maggiori dettagli alla Relazione sulla gestione;
- Il Collegio ha periodicamente incontrato i rappresentanti della KPMG, soggetto incaricato della revisione legale dei conti, nel corso delle quali ha relazionato sugli esiti delle attività svolte. Dallo scambio dei dati e delle informative rese non sono emersi fatti e/o informazioni rilevanti che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- Il Collegio ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di sua competenza, sull'adeguatezza e funzionamento dell'assetto organizzativo e del sistema amministrativo contabile della Società e sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento d'informazioni dai responsabili delle Funzioni e dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e a tale riguardo non ha osservazioni particolari da riferire;
- Il Collegio ha vigilato sull'adeguatezza ed efficacia del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi con incontri con il responsabile della funzione Audit e con l'acquisizione



della documentazione messa a disposizione dei sindaci. Dalle informazioni acquisite non si rilevano criticità significative da segnalare;


- Il Collegio con riguardo alle modalità di carattere organizzativo e procedurale poste in essere ai sensi del D.Lgs. 231/2001 e successive integrazioni e modifiche, riferisce di aver ricevuto un' adeguata informativa sulle attività svolte nel corso dell'esercizio 2018 e di non avere osservazioni da riferire.
- Il Collegio ha intrattenuto incontri con il Dirigente Preposto alla redazione dei Documenti contabili Societari e, dalle informazioni acquisite non sono emerse particolari criticità o punti meritevoli di attenzione;
- Il Collegio ai sensi dell'art. 2403-bis, comma 2, del codice civile ha scambiato informazioni con il collegio di Ferrovie dello Stato S.p.A._
- Il Collegio a seguito del nuovo adempimento introdotto dal Regolamento Europeo - EU 2016/679 concernente la tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali e libera circolarizzazione, ha scambiato informazioni con il responsabile della Data Protection Officer (DPO). Al riguardo il Collegio non ha osservazioni da formulare;
- Il Collegio non ha riscontrato operazioni atipiche e/o inusuali;
- Il Collegio non è dovuto intervenire per omissioni degli amministratori ai sensi dell'art 2406 del codice civile;
- Il Collegio non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art 2408 del codice civile, nè ai sensi dell'art 2409 comma 1 del codice civile;
- Il Collegio non ha adottato alcun provvedimento ai sensi dell'art 2409 del codice civile così come indicato al comma 7 dello stesso articolo.

In riferimento alle operazioni di maggior rilievo economico finanziario e patrimoniale poste in essere dalla Società, si rappresenta in particolare quanto segue:

- nel mese di febbraio 2018 la società olandese Qbuzz B.V controllata al 100% da Busitalia (acquisizione avvenuta l'1 settembre 2017) si è aggiudicata la gara per la concessione dei servizi TPL nel bacino Dordecht, Albasserwaard, Vijfherenlanden (DAV).
- nel mese di aprile 2018 sono state costituite due società controllate al 100% da Qbzz BV: (i) Qbuzz Taxi BV e (ii) Qbuzz Multimodaal BV, al fine di garantire una gestione societaria e gestionale più efficace delle diverse concessioni in capo al gruppo olandese.



- nel mese di settembre la Società (i) ha predisposto le linee guida per la redazione del Piano industriale 2019-2023, sulla base degli indirizzi emanati dalla Capogruppo; (ii) ha erogato il premio ad Abellio Nederland BV, venditore della Qbuzz BV, sulla base delle condizioni previste dallo “*Share Sale and Purchase Agreement*” (SPA). In particolare, lo SPA ha disposto che il prezzo complessivo di acquisto dell’integrale pacchetto azionario di Qbuzz è costituito oltre che da una parte fissa anche da un premio pari ad euro 7 milioni da riconoscere al venditore qualora QBuzz BV si fosse aggiudicata entro i tre anni dalla cessione una o più concessioni per un fatturato complessivo pari ad euro 90 milioni. Essendo che nel corso del 2018 la società olandese si è aggiudicata in via definitiva le gare relative ai bacini DAV e di Groningen Drenthe, il cui volume d’affari complessivo supera i 100 milioni, conseguentemente per Busitalia è sorto l’obbligo all’erogazione del premio il cui importo, sulla base delle modalità di calcolo previste dallo SPA è pari ad euro 7.015.000_ Per far fronte al suddetto pagamento la Società ha acceso un finanziamento di pari importo di lungo termine (5 anni) con la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA._
- Tra la fine del mese di novembre ed il mese di dicembre sono stati definiti con il Socio di minoranza (Simet S.p.A) della controllata Busitalia Simet S.p.A. (società operante nel settore del trasporto passeggeri su gomma di lunga distanza) i criteri per addivenire alla dismissione della quota del 51% detenuta da Busitalia (partecipazione acquisita nel mese di aprile 2017). La decisione è scaturita a seguito di una modifica negli indirizzi strategici del Gruppo FS assegnati a Busitalia, fondati sulla rifocalizzazione sul core business del TPL secondo le logiche proprie del Piano industriale 2019-2023, di uscire dal comparto del long haul, nonché in considerazione di un andamento gestionale non in linea con le aspettative poste alla base dell’operazione originaria. L’uscita di Busitalia dalla partnership in corso di formalizzazione consentirà di salvaguardare l’investimento iniziale e di evitare la ricapitalizzazione della società. Per maggiori dettagli si rinvia alla relazione finanziaria annuale 2018.
- Nel corso del 2018, Busitalia (i) continua a monitorare il mercato (in termini di opportunità di mercato, competitori, trend sui mezzi e relative motorizzazioni e trend sulle tecnologie di bigliettazione, monitoraggio delle flotte e informazione all’utenza); (ii) approfondisce l’analisi trasportistica ed economica nei bacini di maggiore interesse, per dimensione, redditività (o redditività prospettica) e motivi strategici, e in quelli con gara prevista a breve (bacini con Avviso di Pre-informazione di gara pubblicati nel 2017-2018, quindi con gara ipotizzabile nel 2019/2020); (iii) ha partecipato alle procedure di consultazione indette dagli

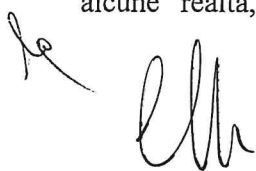


enti affidanti nel rispetto delle misure regolatorie dettate dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) in relazione alla disciplina dei beni strumentali utilizzati per i servizi di TPL oggetto di prossima assegnazione con gara; (iv) tramite la propria controllata Qbuzz, si è aggiudicata nel 2018 due procedure di gara nel bacino di Groningen-Drenthe, in cui QBuzz era gestore uscente, e nel bacino “DAV”, di nuova acquisizione; (v) in ambito internazionale e in collaborazione con FS International ha avviato diverse iniziative per la partecipazione a bandi di gara per l’affidamento della gestione di servizi TPL, in prevalenza tramvie e BRT, ad Almaty (Kazakistan), Rabat (Marocco), Riad (Arabia Saudita) e Los Angeles (USA); (vi) nel mese di maggio ha rinnovato l’Organismo di Vigilanza ex d.lgs. 231/2001; (vii) ha deliberato l’adozione delle “Linee di indirizzo in materia di data protection” previste dalla Disposizione di Gruppo n. 252/AD del 10 maggio 2018 a firma dell’Amministratore Delegato e Direttore Generale di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ed ha conferito all’Ing. Giorgio Aprile l’incarico di Data Protection Officer di Busitalia.

Il Collegio, in riferimento alla procedura di gara per l’affidamento del servizio di TPL a bacino unico regionale in Toscana, ha preso atto che nel corso del 2018 la Società – in proprio e attraverso la controllata Ataf Gestioni – ha svolto per conto delle Società consortili di riferimento il servizio di gestione del servizio di TPL extraurbano in Toscana e di TPL urbano di Firenze in forza del Contratto Ponte sottoscritto dalla Regione Toscana alla fine del 2017. Per maggiori dettagli si rinvia alla Relazione sulla Gestione degli amministratori;

Il Collegio rileva, inoltre, che gli Amministratori nella propria relazione hanno rappresentato i fattori di rischio a cui può essere esposta Busitalia riconducibili al settore in cui la società opera, e precisamente: (i) *fattori connessi alla specificità del business, caratterizzato da processi che necessitano di costante attenzione agli aspetti di sicurezza, ambiente e simili;* (ii) *fattori strategico/operativi, connessi alla incidenza sul risultato economico/patrimoniale della Società di fenomeni esogeni. In tale ambito rientrano in particolare le possibili evoluzioni della Gara Toscana e le possibili ricadute connesse alla necessità che la Società Umbria TPL e Mobilità, in qualità di Gestore dell’Infrastruttura titolare della rete ex-Ferrovia Centrale Umbra, adegui nei tempi e con le modalità previste dal D.L. 112/2015 le caratteristiche della rete, sulla quale Busitalia esercita la propria funzione di Impresa Ferroviaria.*

Altro elemento di criticità su cui la Società effettua un attento monitoraggio continua ad essere rappresentato dal perdurare di significativi ritardi nelle erogazioni dei corrispettivi da parte di alcune realtà, con particolare riferimento a Umbria e Veneto, che rendono estremamente



difficoltoso procedere ad una affidabile pianificazione finanziaria, con le inevitabili ripercussioni in ordine alla possibilità di assicurare in modo sistematico pagamenti puntuali ai fornitori.

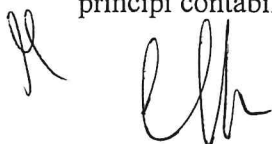
Con riferimento invece al procedimento penale avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia che ha visto coinvolti alcuni esponenti del Gruppo, si rinvia a quanto descritto dagli Amministratori nella relazione sulla gestione. Il Giudice dell'Udienza Preliminare, con decreto in data 11 giugno 2018, ha disposto il rinvio a giudizio degli indagati e di Busitalia, provvedendo a riqualificare il reato di truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche (art. 640 bis c.p.) in truffa aggravata ai danni dello Stato (art. 640, comma 2 n.1). L'udienza dibattimentale è fissata per il 22 gennaio 2020.

In merito ai presupposti per la continuità dell'impresa, per quanto concerne l'arco temporale di breve periodo, (la prevalente dottrina indica il periodo di 12 mesi come adeguato all'analisi in questione) non sembrano sussistere elementi di incertezza, anche alla luce di quanto esposto nella relazione degli Amministratori.

Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018

Il progetto di bilancio civilistico relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 (Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2018) - costituito dalla Situazione Patrimoniale-Finanziaria, dal Conto Economico, dal Conto Economico Complessivo, dal prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto, dal Rendiconto Finanziario, dalle Note al Bilancio e dalla Relazione sulla gestione - è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nel corso della riunione del 5 marzo 2019 e messo a disposizione del Collegio nel corso della stessa riunione, e sarà presentato alla prossima Assemblea dei Soci convocata per il 4 aprile 2019.

Il bilancio relativo all'esercizio 2018 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards* - IAS e *International Financial Reporting Standards* - IFRS) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). Nelle Note al Bilancio sono indicati i principi contabili e i criteri di valutazione adottati.



Il Bilancio dell'esercizio 2018 inoltre è stato (i) redatto sul presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei successivi 12 mesi; (ii) predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per i casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

Il Collegio evidenzia che il bilancio civilistico relativo all'esercizio 2018 rileva un utile netto di euro 584.965. Per maggiori approfondimenti si rinvia alle note di bilancio.

Non essendo demandata al Collegio la revisione legale del bilancio, lo stesso ha vigilato sulla sua impostazione generale, sulla sua generale conformità alla Legge, per quel che riguarda la sua formazione e struttura, e a tale riguardo, non ha osservazioni particolari da riferire.

Il Collegio ha verificato l'osservanza delle norme di Legge relative alla predisposizione della Relazione sulla Gestione e a tale riguardo non ha osservazioni particolari da riferire.

Il Collegio ha constatato che è stata posta in essere da parte del Dirigente Preposto la valutazione di adeguatezza e di effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili, la cui attività è stata effettuata sulla base del Modello di *Governance 262* del Gruppo FS definito in coerenza con il modello *Internal Control – Integrated Framework* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*.

A seguito delle attività svolte il Dirigente Preposto, il 5 marzo 2019 ha rilasciato l'Attestazione sul bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018, dalla quale risulta che: “....., *l'insieme delle attività svolte consente di considerare soddisfatta l'esigenza di assicurare congruità ai dati di bilancio con la effettiva realtà gestionale della società. Sulla base delle attività svolte si rilascia l'attestazione senza evidenziare aspetti di rilievo*”.

Con riferimento alle operazioni “con parti correlate” il Collegio ha verificato l'adeguatezza delle informazioni contenute nella Relazione sulla Gestione e a tale riguardo si riporta quanto rilevato dagli Amministratori “*Le interrelazioni tra Busitalia, le società del Gruppo FS Italiane, e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale, in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali - ove del caso - ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne; le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo FS Italiane. Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione e nel rispetto delle*



Procedure Amministrativo Contabili di Gruppo e societarie e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo”.

Come precisato dagli Amministratori nelle Note di Bilancio, (i) le parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali (IAS 24), (ii) le operazioni poste in essere con parti correlate - per il dettaglio delle quali si rinvia a quanto descritto nelle citate Note - sono regolate a normali condizioni di mercato.

Altresì, nella Relazione Finanziaria Annuale 2018 si rileva che (i) è in corso di rinnovo l'opzione del consolidato fiscale anche per il triennio 2019-2021 (cui Busitalia aveva aderito nell'esercizio del 2013 per il triennio 2013-2015, e rinnovato nel mese di febbraio 2016 per il triennio 2016-2018)

Il Collegio, ricordando che i compiti di revisione legale sono affidati alla KPMG S.p.A, segnala che la citata società incaricata alla revisione legale, ha rilasciato il proprio giudizio relativo al bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018 **senza rilievi**: “e con un richiamo di informativa che riportiamo:

“Richiamiamo l'attenzione su quanto descritto dagli Amministratori nei paragrafi “Sviluppo nella procedura di Gara per l'affidamento dei servizi a bacino unico regionale in Toscana” e “Continuità aziendale” della relazione sulla gestione e nelle note al bilancio con riferimento alla gara indetta dalla Regione Toscana per la selezione del gestore unico sull'intero bacino regionale toscano. Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tale aspetto”.

Conclusioni

Il Collegio Sindacale (i) considerando anche le risultanze dell'attività svolta dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti contenute nella relazione di revisione del bilancio, che ci è stata messa a disposizione il 18 marzo 2019, (ii) richiamando l'attenzione dei Soci su quanto riferito in merito alla continuità aziendale, sotto i profili di sua competenza non rileva motivi ostativi circa l'approvazione del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, né ha obiezioni da formulare in merito alla proposta, presentata dal Consiglio di Amministrazione di destinare l'utile netto conseguito pari ad euro 584.965 a riserva legale per euro 29.248 (pari al 5%) e riportare a nuovo per euro 555.717.

Roma, 18 marzo 2019

Il Collegio Sindacale

Dott. Fabio Cassi

Presidente del Collegio Sindacale

Dott. Mauro Marchionni

Sindaco effettivo

Dott.ssa Silvana Amadori

Sindaco effettivo



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Viale Niccolò Machiavelli, 29
50125 FIRENZE FI
Telefono +39 055 213391
Email it-fmaudititaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

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

*Ai Soci di
Busitalia-Sita Nord S.r.l.*

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di Busitalia-Sita Nord S.r.l. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2018, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni di patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di Busitalia-Sita Nord S.r.l. al 31 dicembre 2018, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

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 nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Busitalia-Sita Nord S.r.l. 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 e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Richiamo d'informativa

Richiamiamo l'attenzione su quanto descritto dagli amministratori nei paragrafi "Sviluppo della procedura di Gara per l'affidamento dei servizi a bacino unico regionale in Toscana" e "Continuità aziendale" della relazione sulla gestione e nelle note al bilancio con riferimento alla gara indetta dalla Regione Toscana per la selezione del gestore unico sull'intero bacino regionale toscano.



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

Direzione e coordinamento

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note al bilancio i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio di Busitalia-Sita Nord S.r.l. non si estende a tali dati.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale di Busitalia-Sita Nord S.r.l. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a 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. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano 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 degli utilizzatori prese 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 e 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 dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a 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 a 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

Gli Amministratori di Busitalia-Sita Nord S.r.l. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione di Busitalia-Sita Nord S.r.l. al 31 dicembre 2018, 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) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio di Busitalia-Sita Nord S.r.l. al 31 dicembre 2018 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.



Busitalia-Sita Nord S.r.l.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2018

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Busitalia-Sita Nord S.r.l. al 31 dicembre 2018 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 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.

Firenze, 18 marzo 2019

KPMG S.p.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Matteo Balestracci'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Matteo Balestracci
Socio



www.fsbusitalia.it