

# Relazione finanziaria 2019



**Busitalia-Sita Nord S.r.l.**  
**RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE**  
**AL 31 DICEMBRE 2019**

**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. (di seguito anche “Busitalia” o la “Società”) è la società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (di seguito anche “FSI” o la “Controllante”) 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*, sia direttamente che attraverso società partecipate.

Il “*core business*” della Società è rappresentato dalle attività di trasporto pubblico locale, con specifico riferimento al settore extraurbano, attraverso le proprie sedi operative allocate nella Regione Toscana e nella Regione Umbria, con lo svolgimento dell’attività di trasporto pubblico di persone con diverse modalità, e lo svolgimento di servizi complementari accessori o connessi alla mobilità pubblica e privata, compresa la gestione e la manutenzione di infrastrutture ferroviarie. Il settore del turismo e dei noleggi rappresenta un’altra significativa linea di *business*, 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 della Società si può riassumere per sintesi nella definizione di “soddisfazione del bisogno di trasporto locale di persone con la migliore qualità”.

L’esperienza acquisita e consolidata della Società ha permesso nel tempo di sfruttare interessanti prospettive di sviluppo, con espansione dei servizi gestiti nelle aree metropolitane e diversificazione nei segmenti di mercato diversi da quelli tradizionali, anche attraverso il controllo di società e alleanze od iniziative competitive di rilievo.

## **ORGANI SOCIALI**

### **Consiglio di Amministrazione:**

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

### **Collegio sindacale**

Presidente	Gerardo Longobardi
Sindaco Effettivo	Silvana Amadori
Sindaco Effettivo	Mauro Marchionni
Sindaco supplente	Barbara Molle
Sindaco supplente	Luca Provaroni

### **DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI**

Sabrina Lai

### **SOCIETÀ DI REVISIONE**

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

**INDICE**

<b>Relazione sulla gestione</b>	<b>7</b>
Legenda e glossario	8
Principali risultati raggiunti nel 2019	10
Principali eventi dell'esercizio	11
Risorse umane	19
Ambiente	23
Clienti	23
Quadro macroeconomico	29
Andamento dei mercati di riferimento	31
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria	34
Fattori di rischio	40
Investimenti	41
Attività di ricerca e sviluppo	41
Andamento economico delle società controllate	41
Azioni proprie	43
Rapporti con parti correlate	44
Altre informazioni	44
Evoluzione prevedibile della gestione	47
<b>Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019</b>	
<b>Prospetti contabili</b>	<b>49</b>
Situazione patrimoniale-finanziaria	50
Conto Economico	51
Conto Economico complessivo	52
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	53
Rendiconto Finanziario	54
<b>Note al bilancio</b>	<b>55</b>
1: Premessa	55
2: Criteri di redazione del bilancio	55
3: Principali principi contabili applicati	58
4: Effetti dell'adozione dell'IFRS 16	78
5: Gestione di rischi finanziari	80
6: Immobili, impianti e macchinari	87
<b>Relazione finanziaria annuale 2019</b>	<b>5</b>

7: Investimenti immobiliari	89
8: Attività immateriali	89
9: Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite	90
10: Partecipazioni	91
11: Altre attività non correnti e correnti	94
12: Rimanenze	96
13: Crediti commerciali non correnti e correnti	96
14: Attività finanziarie non correnti e correnti	98
15: Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	98
16: Crediti tributari	99
17: Patrimonio netto	99
18: Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine	100
19: TFR e altri benefici ai dipendenti	102
20: Fondi per rischi ed oneri	103
21: Passività finanziarie non correnti e correnti	104
22: Altre passività non correnti e correnti	105
23: Debiti commerciali non correnti e correnti	105
24: Ricavi delle vendite e delle prestazioni	106
25: Altri proventi	109
26: Costo del personale	110
27: Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	111
28: Costi per servizi	111
29: Costi per godimento beni di terzi	112
30: Altri costi operativi	113
31: Ammortamenti	113
32: Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore	114
33: Proventi finanziari	114
34: Oneri finanziari	114
35: Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate	115
36: Passività ed attività potenziali	116
37: Compenso alla Società di Revisione	119
38: Compensi ad Amministratori e Sindaci	119
39: Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	119
40: Parti correlate	121
41: Garanzie e impegni	126
42: Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio	127
43: Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio	128

## **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 Scarl che decorre dall'1/01/2018 e fino al 31/12/2019.

**PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2019**

		2019	2018
<b>ROE</b>	RN/MP*	<b>1,0%</b>	<b>0,7%</b>
<b>ROI</b>	EBIT/CI*	<b>(0,9)%</b>	<b>0,4%</b>
<b>ROS (EBIT MARGIN)</b>	EBIT/RIC	<b>(1,2)%</b>	<b>0,4%</b>
<b>EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)</b>	EBITDA/RIC	<b>8,2%</b>	<b>7,4%</b>
<b>ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)</b>	RIC/CI*	<b>0,80</b>	<b>0,93</b>
<b>GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO</b>	PFN/MP	<b>1,23</b>	<b>0,76</b>

**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

### Gennaio 2019

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 "occasionalmente" 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 *assets* previsti dal Piano sono progettati per garantire sicurezza, qualità e sostenibilità crescente. La transizione verso un parco mezzi *zero emissions* 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 (con progetti di guida assistita e, in prospettiva, di 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 *assets*.

### Marzo 2019

Nel corso del primo bimestre 2019 si è perfezionata l'attività finalizzata alla dismissione della partecipazione detenuta da Busitalia in Busitalia Simet S.p.A., tenuto conto del profondo cambiamento del mercato rispetto a quello ipotizzato al momento dell'ingresso nel settore long-haul con Busitalia Simet. Busitalia ha ritenuto – anche a seguito delle esigenze di focalizzarsi sul TPL dettate dal nuovo Piano Industriale 2019-2023 - di uscire dal comparto, dopo aver ravvisato l'impossibilità di restare proficuamente in un mercato di fatto monopolizzato dall'operatore FlixBus.

In data 7 marzo 2019 è stato stipulato l'atto di cessione dell'intera quota (pari al 51% del capitale sociale) detenuta da Busitalia in Busitalia Simet S.p.A. (ora Simet Bus SpA). I principali effetti economici dell'operazione di dismissione, in quanto noti, erano già stati inclusi nel bilancio al 31 dicembre 2018 mentre i principali effetti patrimoniali si sono manifestati nel 2019 alla data di cessione della partecipazione.

### Giugno

Ai sensi dello statuto il Consiglio di Amministrazione di Busitalia Sita Nord, con il parere favorevole del Collegio Sindacale, ha nominato la Dott.ssa Sabrina Lai quale Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari fino al termine della durata del Consiglio di Amministrazione in carica, e quindi fino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019. La sostituzione è avvenuta a seguito delle dimissioni del precedente Dirigente Preposto in procinto di ritirarsi dall'impiego nel gruppo FS.

## **Novembre**

In data 18 luglio 2019 si era tenuta l'assemblea straordinaria dei soci della controllata Busitalia Parma Scarl che ha deliberato la messa in liquidazione della società. La società era stata costituita in adempimento all'obbligo previsto dal bando di gara per l'affidamento dei servizi TPL del bacino della Provincia di Parma, per operare come organizzazione comune tra i consorziati, e non ha mai effettivamente operato. Avverso l'aggiudicazione ottenuta dal costituendo consorzio, nel 2017 il TAR Emilia-Romagna ha accolto il ricorso promosso da altri concorrenti contro il RTI Busitalia-Autoguidovie, annullando la gara; l'appello dinanzi al Consiglio di Stato è stato definitivamente respinto nel corso del 2018.

Il Consiglio di Amministrazione, preso atto della sopravvenuta impossibilità di conseguire l'oggetto sociale, ai sensi dell'art. 2484 c.c., ha formulato la proposta della messa in liquidazione della società, successivamente approvata nell'assemblea dei soci.

Nel corso del mese di novembre 2019 si è completato l'iter di deposito presso il Registro delle Imprese di Firenze del bilancio finale di liquidazione di Busitalia Parma con la consensuale chiusura della società.

## **Dicembre**

### Qbuzz BV

Nel mese di dicembre 2018, la controllata olandese Qbuzz BV ha attivato il servizio in concessione ed i servizi su gomma e della ferroviaria regionale nella Provincia di Zuid-Holland, cosiddetta concessione DMG.

Già dalla fine del mese di febbraio 2018 era diventata definitiva l'aggiudicazione effettuata a favore di Qbuzz della gara relativa ai servizi di tale bacino, contiguo e complementare a quello di Utrecht attualmente gestito da Qbuzz. Il nuovo bacino ha un'utenza di oltre 400mila abitanti ed un valore di ricavi annui al 31 dicembre 2019 di circa 50 milioni di euro.

### Contratto Ferro Direzione Regionale Umbria

Busitalia Sita Nord Srl svolge in Umbria attività di trasporto ferroviario su rete regionale (Sansepolcro- Perugia-Terni e Perugia Stazione Ponte San Giovanni – Perugia Stazione S. Anna) in forza di contratto di servizio sottoscritto con la Regione Umbria con validità dal 01.01.2015 al 31.12.2019 come integrato con successivo Atto integrativo di cui alla delibera di Giunta Regionale n. 1095 del 28.09.2017.

Considerata l'imminente scadenza del contratto, la Regione, al fine di garantire la continuità del servizio pubblico, ha proposto a Busitalia, ai sensi dell'art. 4 comma 3 dell'attuale contratto una proroga annuale agli stessi patti e condizioni. Nell'anno di proroga proseguirà la interlocuzione con la Regione per l'auspicabile successivo proseguimento del servizio e le relative condizioni tecnico economiche.

## **Affidamento in concessione del servizio di TPL nel territorio regionale toscano**

### **Sviluppi sul Contratto Ponte**

Nel corso del 2019 la Società ha svolto attraverso Società consortili la gestione di servizi TPL extraurbano in Toscana, ed in proprio attraverso la controllata Ataf Gestioni l'urbano di Firenze.

Si rammenta che la Regione Toscana, con decreto 11613 del 04.08.2017 aveva avviato una verifica tecnica con gli attuali gestori dei servizi TPL in Toscana per determinare le condizioni contrattuali per l'affidamento in via d'urgenza sulla base dell'art. 5.5 del Regolamento CE 1370/2007 attraverso la stipula di un contratto ponte ("il Contratto Ponte"), nelle more della definizione di un contenzioso pendente di cui si esporrà dettagliatamente in seguito.

Con successivo decreto 19114 del 22.12.2017, la Regione Toscana aveva quindi 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, con particolare riferimento:

- alla stipula del Contratto Ponte;
- alla costituzione di una società consortile costituita tra tutti i gestori titolari dei contratti di servizio in corso di esecuzione;
- 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 titolari dei contratti di servizio.

L'affidamento diretto dei servizi tramite il Contratto Ponte è stato quindi effettuato nei confronti della società consortile denominata "ONE Scarl", costituita in data 21 dicembre 2017.

Il contratto prevede lo svolgimento dei servizi per il biennio 1 gennaio 2018 - 31 dicembre 2019 e alla sua scadenza avrebbe dovuto avere inizio, senza soluzione di continuità, il contratto di gara con l'aggiudicatario definitivo della gara regionale a bacino unico per l'espletamento del servizio TPL in Toscana.

In pendenza della complessa evoluzione della procedura di gara, che si riassume nella sezione seguente, alla fine del mese di dicembre 2019, la Regione Toscana ha adottato provvedimenti di emergenza, ai sensi dell'art. 5, comma 5 del Regolamento CE n. 1370/2007, imponendo un Atto d'obbligo mensile efficace per il mese di gennaio 2020 per il corretto svolgimento dei servizi. Successivamente sono pervenuti gli atti d'obbligo per i mesi di febbraio, marzo e aprile 2020.

### **Sviluppo della procedura di Gara**

Come già illustrato in occasione della redazione delle Informativa finanziarie relative agli esercizi precedenti, l'iter di gestazione e conduzione della gara, e del successivo percorso giudiziale, è stato particolarmente lungo e complesso.

Nel seguito vengono ripresi ed illustrati i momenti più rilevanti.

Le delibere regionali di indirizzo sulle modalità per mettere a gara i servizi di TPL della Regione risalgono al 2012. In base a tali delibere, a metà del 2012, venne pubblicato dalla Regione Toscana l'invito per manifestare interesse alla gara con riferimento all'intero bacino regionale (le regole successivamente poste dalla normativa e dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, che individuano la dimensione ottimale dei bacini nella scala provinciale o sub-provinciale, si ritiene non consentirebbero più, oggi, una gara di tali dimensioni).

A fine 2014, la Regione ha inviato ai soggetti, tra cui il Consorzio MOBIT (di cui Busitalia Sita Nord detiene il 20,64%), Autolinee Toscane S.p.A. (società controllata dal Gruppo Francese RATP) che avevano manifestato interesse, le lettere di invito a presentare offerta. A fine 2015, la Regione, sulla base della valutazione delle due sole offerte pervenute (di MOBIT e di Autolinee Toscane) ha aggiudicato la gara a quest'ultima.

Con ricorso del 15 aprile 2016, MOBIT aveva impugnato presso il TAR Toscana il provvedimento di aggiudicazione definitiva della gara nel frattempo intervenuta a favore di Autolinee Toscane. Quest'ultima, costituitasi a sua volta in giudizio, aveva proposto ricorso incidentale per ottenere l'esclusione dalla gara di MOBIT.

Con sentenza n. 1548 del 28 ottobre 2016, il TAR Toscana, accogliendo i due ricorsi, aveva annullato il provvedimento di aggiudicazione della gara, stabilendo che entrambi i concorrenti alla gara dovevano essere esclusi avendo presentato offerte non rispondenti alle prescrizioni delle Linee guida predisposte dalla Regione per l'elaborazione del Piano Economico Finanziario (PEF). Avverso tale sentenza, MOBIT, Autolinee Toscane e la Regione avevano proposto appello al Consiglio di Stato.

Nel corso del giudizio, il Consiglio di Stato, con ordinanza del 6 aprile 2017, aveva disposto la rimessione alla Corte di Giustizia UE sulle questioni pregiudiziali riguardanti l'interpretazione di alcune disposizioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007, inerenti la legittimità della partecipazione di Autolinee Toscane alla procedura di gara con particolare riferimento al divieto per i soggetti beneficiari di affidamenti diretti di servizi pubblici di trasporto di partecipare a gare relative a bacini territoriali diversi da quelli in cui operano (divieto di partecipazione *extra moenia*).

La Corte di Giustizia UE, con sentenza del 21 marzo 2019, aveva stabilito che il divieto di partecipazione *extra moenia* non è applicabile a un procedimento di aggiudicazione svoltosi prima del 3 dicembre 2019.

Dopo la sentenza del TAR, e nelle more del giudizio pendente presso il Consiglio di Stato, la Regione Toscana aveva riaperto la procedura di gara, invitando i due concorrenti a presentare un nuovo PEF a corredo dell'offerta tecnica ed economica già formulate e ha proceduto all'aggiudicazione provvisoria in favore di Autolinee Toscane. MOBIT ha impugnato il provvedimento di riapertura della gara e l'aggiudicazione ad Autolinee Toscane presso il TAR Toscana che, tuttavia, con sentenza n. 1159 del 14 giugno 2017, ha respinto il ricorso. La sentenza del TAR era stata quindi impugnata da MOBIT presso il Consiglio di Stato.

Nel frattempo, a seguito del deposito della sentenza della Corte di Giustizia UE, la Regione Toscana aveva proceduto nuovamente all'aggiudicazione definitiva della gara ad Autolinee Toscane. Tale provvedimento era stato impugnato da MOBIT presso il TAR Toscana. Autolinee Toscane aveva a sua volta proposto ricorso incidentale per ottenere l'esclusione di Mobit.

In data 11 dicembre 2019 è stata nel frattempo pubblicata la sentenza n. 8411/2019 con la quale il Consiglio di Stato ha parzialmente definito la vicenda giudiziaria, affermando, in estrema sintesi, la correttezza dell'operato della Regione Toscana per l'aggiudicazione della concessione e, pertanto, di fatto conferma l'aggiudicazione già disposta dalla Regione stessa ad Autolinee Toscane. Tale sentenza ha respinto i ricorsi in appello proposti avverso le sentenze del TAR Toscana n. 1548, del 28 ottobre 2016 e n. 1159, del 14 giugno 2017.

Sulla scorta di un parere legale rilasciato al Consorzio Mobit, quest'ultimo ritiene di avere valide ragioni per confidare in un esito positivo del contenzioso in atto. Inoltre il Consorzio stesso ha manifestato l'intenzione di voler studiare e dar corso a tutte le possibili iniziative consentite dall'ordinamento per la tutela dei propri diritti, sia con riguardo all'esito del giudizio presso il TAR Toscana, sia in relazione alle statuizioni contenute nella citata sentenza n. 8411 del Consiglio di Stato.

Con sentenza n° 344 del 19 marzo 2020 il TAR Toscana ha respinto il ricorso di Mobit. E' in fase di predisposizione l'atto d'appello al Consiglio di Stato avverso la sentenza che conterrà l'istanza cautelare.

## **ASPETTI NORMATIVI E REGOLAMENTARI**

A far data il 3 dicembre 2019, il Regolamento (CE) 1370/2007 trova piena applicazione, essendo terminato il periodo transitorio definito dallo stesso Regolamento. Fra le previsioni di maggior rilievo, si segnala l'entrata in vigore del divieto - salvo eccezioni - di affidamento diretto a terzi dei servizi su gomma.

Al riguardo, l'ordinamento nazionale non prevede sanzioni quali la decadenza degli affidamenti non conformi, ma un meccanismo di penalizzazione nella ripartizione del Fondo per il finanziamento della spesa corrente del TPL<sup>1</sup>, che opererà a partire dal 2021.

Tale misura potrebbe rappresentare un efficace incentivo per l'effettiva apertura del mercato; si attendono pertanto nuove opportunità sul fronte delle gare già a partire dai primi mesi del 2020.

Nel seguito, si riportano le novità normative nazionali relative al settore TPL nell'esercizio trascorso.

### **Risorse per l'esercizio**

#### ***Fondo Nazionale per il finanziamento della spesa corrente***

Con l'art. 1, comma 1118 della Legge di Bilancio 2019, era stato previsto l'accantonamento (e conseguente indisponibilità) sul bilancio dello Stato di 2 miliardi di euro, di cui 300 milioni di euro a valere sul capitolo "*Sviluppo e sicurezza della mobilità locale*", che comprende il Fondo per il finanziamento della spesa corrente del TPL.

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

Tuttavia, già a febbraio 2019, nell'ambito del decreto di anticipazione dell'80% della dotazione del Fondo, la cifra anticipata era stata calcolata al lordo del suddetto accantonamento. Inoltre, nel maggio 2019, a seguito di accordo in Conferenza Stato-Regioni, è stato assicurato il pieno ripristino della consistenza del Fondo. A tale accordo è stato dato seguito con la Legge di Assestamento di Bilancio 2018 (Legge 110 del 1 ottobre 2019).

Per quanto sopra, in assenza di ulteriori interventi normativi, la consistenza del Fondo nel 2020 sarà circa pari a quella del 2019, pari a 4,875 miliardi di euro.

Il cosiddetto "Decreto fiscale 2020"<sup>2</sup> è invece intervenuto sul meccanismo di riparto del suddetto Fondo, definito dall'art. 27 del D.L. 50/2017, e basato su: proventi da traffico e incremento degli stessi, costi standard e, a regime e in

---

<sup>1</sup> Definito dal D.L. 50/2017 e modificato dal D.L. n. 119/2018, opererà infatti solo a partire dal 2021.



sostituzione del criterio del costo storico, "livelli adeguati di servizio" (LAS) definiti dalle Regioni sulla base di un Decreto del Ministero dei Trasporti.

L'attuazione del suddetto meccanismo è infatti slittata al 2020, così come l'adozione del Decreto sui LAS. In conseguenza di ciò, è prevista la definizione degli stessi LAS da parte delle Regioni, nonché l'adozione di tale criterio nel meccanismo di riparto entro il 2021.

Lo stesso Decreto Fiscale 2020 ha previsto una disciplina di maggiore dettaglio relativa all'impatto sul meccanismo di riparto del Fondo delle variazioni dei costi del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria, da calcolarsi per ciascuna Regione rispetto al 2017.

### ***Rimborso oneri per malattia***

La Legge di Bilancio 2019 aveva previsto una sostanziale riduzione (di 27,4 milioni di euro nel 2019, e di 50 milioni di euro a decorrere dal 2020) delle risorse per la copertura dei maggiori oneri per i rinnovi contrattuali pregressi del CCNL autoferrotranvieri. Tali risorse sono state fino ad oggi utilizzate<sup>3</sup> anche per la copertura dei maggiori oneri sostenuti dalle aziende di TPL per le indennità di malattia dei lavoratori del settore.

La riduzione delle summenzionate risorse nel 2019, ha già avuto un significativo impatto sull'entità dei contributi a fronte di oneri per malattia a beneficio delle aziende del settore; la riduzione aggiuntiva prevista dal 2020 condurrà ad una ulteriore diminuzione dei contributi.

### ***Rimborso accise su gasolio commerciale***

Il D.L. 124/2019<sup>4</sup> e la Legge di Bilancio 2020<sup>5</sup> (art. 1, comma 630) sono intervenuti sul meccanismo di rimborso di parte dell'accisa applicata al gasolio commerciale, definito dall'art. 24-ter del D. Lgs. 504/1995<sup>6</sup>, di cui beneficiano le imprese di trasporto passeggeri - con particolare riferimento al TPL - e merci.

In particolare, la normativa vigente prevede un rimborso commisurato ai litri di gasolio consumati da veicoli Euro 3 e superiore, escludendo quindi dal meccanismo di rimborso i veicoli da Euro 0 a Euro 2 compresi.

Il D.L. 124/2019 ha limitato le possibilità di rimborso ad un litro di gasolio per ciascun km percorso, mentre la Legge di Bilancio 2020 ha previsto l'esclusione dal meccanismo di rimborso:

- dei veicoli **Euro 3**, a partire dal 1 ottobre 2020;
- dei veicoli **Euro 4**, a partire dal 1 gennaio 2021.

---

<sup>2</sup> Decreto Legge 26 ottobre 2019, n. 24, convertito con modificazioni dalla Legge 19 dicembre 2019, n. 157.

<sup>3</sup> Per differenza fra le risorse disponibili e le autorizzazioni di spesa disposte.

<sup>4</sup> Decreto Legge n. 124 del 26 ottobre 2019, convertito con modificazioni dalla Legge n. 157/2019 del 24 dicembre 2019.

<sup>5</sup> Legge n. 160 del 27 dicembre 2019.

<sup>6</sup> Articolo introdotto dal D.L. n. 193 del 22 ottobre 2016, convertito con modificazioni dalla Legge n. 266 del 1 dicembre 2016.

Quanto previsto dalla Legge di Bilancio, pur avendo la condivisibile finalità di stimolare le aziende di TPL ad accelerare ulteriormente il rinnovo delle flotte, potrebbe tuttavia determinare aggravii di costo sul settore, in considerazione della dipendenza delle operazioni di rinnovo dalla disponibilità di contribuzione pubblica in conto capitale (si veda paragrafo successivo).

### **Risorse per il rinnovo del parco e Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile**

Nel mese di aprile 2019, è stato emanato il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri che adotta il Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile (PSNMS) richiamato dalla Legge di Bilancio 2017 n. 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 rotabile del TPL dalla medesima Legge<sup>7</sup>.

Il DPCM prevede tre linee di finanziamento, 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).

Sono co-finanziabili le seguenti tipologie di veicoli:

- autobus urbani (80% di cofinanziamento per bus elettrici, 60% per metano Gas Naturale Compresso "GNC" e Gas Naturale Liquefatto "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).

A tal proposito, è in via di definizione il Decreto Interministeriale che ripartisce fra le Regioni la quota di risorse ad esse spettante e che le stesse Regioni possono integrare con risorse proprie. Lo schema di Decreto prevede che gli impegni di spesa complessivi dal 2019 al 2033 siano definiti da un successivo decreto.

Secondo lo schema di Decreto, gli autobus oggetto di finanziamento saranno "*di proprietà dell'ente pubblico istituzionalmente competente per il servizio cui sono destinati oppure di un soggetto terzo con vincolo di reversibilità a favore del medesimo ente pubblico o dei successivi affidatari del servizio*", sulla base di quanto disposto dalla Delibera ART n. 49/2015 (oggi sostituita dalla Delibera ART n. 154/2019).

Tali risorse potranno essere impiegate anche per procedure di acquisto a far data dal 17 aprile 2019, data di emanazione del DPCM di adozione del PSNMS.

---

<sup>7</sup> "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.

## L'attività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti

Con riferimento all'attività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), si segnalano le delibere seguenti emesse nel corso del 2019:

- Delibera n. 130/2019 del 1 ottobre 2019, recante "*Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari*";
- Delibera n. 131/2019 del 10 ottobre 2019, che ha disposto l'avvio della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'ART per l'anno 2020;
- Delibera n. 154/2019 del 29 novembre 2019, con cui l'ART, a valle di una consultazione pubblica avviata con Delibera n. 143/2018 e di un'audizione tenutasi in data 14 marzo 2019 ha adottato un Atto di regolazione, contenente misure regolatorie relative all'affidamento di servizi di TPL, che sostituisce integralmente quello approvato con Delibera n. 49/2015.

L'Atto di Regolazione approvato con delibera n. 154/2019:

- approfondisce e chiarisce gli adempimenti per enti affidanti e gestori uscenti, nonché le modalità di coinvolgimento degli stakeholder, in vista dell'indizione di procedure di affidamento di servizi di TPL;
- recepisce le novità normative introdotte dal 2015 ad oggi, con particolare riferimento al D.L. n. 50/2017 in tema di clausola sociale nel TPL e, nell'aggiornare i contenuti della Delibera n. 49/2015, la rende coerente con la disciplina regolatoria adottata dalla stessa Autorità, fra cui la Delibera ART n. 48/2017 in tema di definizione dei lotti di gara;
- prevede una disciplina ad hoc per i beni finanziati con risorse pubbliche (vincoli di destinazione, subentro) e modifica il metodo di calcolo dei valori di subentro del materiale rotabile su gomma;
- introduce l'obbligo per gli operatori di servizi di TPL "su strada" di adottare dal 2021 schemi di contabilità regolatoria e separazione contabile, analoghi a quelli già previsti dalla Delibera ART n. 120/2018 per il settore ferroviario;
- stabilisce che il tasso di remunerazione del capitale investito, alla base del calcolo del c.d. "margine di utile ragionevole", da includere nella determinazione dei corrispettivi a base d'asta, sarà definito e aggiornato dalla stessa ART;
- disciplina la verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio, e i casi e le modalità di revisione contrattuale.

Le Misure del nuovo Atto di Regolazione si applicheranno ai contratti di servizio affidati a valle dell'entrata in vigore della Delibera. Solo in caso di procedure di affidamento in avanzato stato di definizione, è consentito continuare ad utilizzare le misure di cui alla Delibera n. 49/2015.

## RISORSE UMANE

Il personale di Busitalia Sita Nord, al 31 dicembre 2019, risulta composto da 1.805 addetti così ripartiti: 1.572 operatori di esercizio/operai, 216 impiegati/quadri e 17 dirigenti.

L'evoluzione dell'organico intervenuta nel corso dell'esercizio 2019 è rappresentata nella seguente tabella:

<b>DIPENDENTI AL 31.12.2018</b>	<b>1.844</b>
Entrate	70
Uscite	109
<b>DIPENDENTI AL 31.12.2019</b>	<b>1.805</b>
<b>CONSISTENZA MEDIA 2018</b>	<b>1.796,58</b>
<b>CONSISTENZA MEDIA 2019</b>	<b>1.826,58</b>

Il 2019 ha visto un numero di uscite di risorse pari a circa il 6% del totale la cui maggioranza è da ricondursi a dimissioni a seguito del raggiungimento dei requisiti pensionistici. Oltre il 90% del personale cessato è costituito da uomini.

Le politiche del personale, nel corso del 2019, sono proseguite nell'indirizzo già perseguito nelle precedenti annualità, attuando una gestione che tendesse, da un lato, alla riduzione dei costi e al recupero della produttività ricercando la maggior efficienza possibile, e dall'altro dando la massima attenzione al rispetto delle disposizioni aziendali e contrattuali.

Nel corso del 2019 è stato sottoposto a sorveglianza sanitaria – per come declinata all'interno dell'art. 41 d.lgs. 81/08 – tutto il personale interessato.

Viene confermato l'andamento che vede il personale con qualifica di operatore di esercizio della Direzione Regionale Toscana in distacco presso ATAF Gestioni e del personale operatore della manutenzione della Direzione Regionale Umbria in distacco presso la controllata SAVIT.

## FORMAZIONE

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

Il 2019 ha visto la prosecuzione di importanti progetti di Gruppo, in particolare:

- o Nell'ambito della Formazione curata trasversalmente da Ferrovie dello Stato Italiane per tutte le società del Gruppo, sono proseguiti i percorsi cosiddetti di *induction* per il personale neolaureato ed esperto.
- o Sempre per il personale neolaureato è stato avviato – dopo *l'induction* – il percorso di *Leadership Foundation* finalizzato allo sviluppo delle competenze di leadership del nuovo modello manageriale. Il personale Dirigente ed i quadri hanno inoltre partecipato ai nuovi percorsi di *Leadership Program* predisposti dalla Capogruppo FSI.
- o E' proseguita nell'arco del 2019, con il supporto di FSI, la Formazione *Valore D* destinata sia a donne che uomini e finalizzata alla valorizzazione delle diversità e al sostegno della leadership femminile.

- o Il personale Busitalia – compreso il personale dirigente - ha inoltre partecipato a specifiche iniziative (incontri, seminari, *workshop* di aggiornamento) messe a punto da FSI per le singole famiglie professionali su temi di HR, tecnico specialistici da Amministrazione e Bilancio, Audit, Sostenibilità ad altre funzioni.

Per ciò che attiene alla formazione cd trasversale, è proseguita la Formazione Linguistica (fase due del progetto) tramite modalità *e-learning* per il personale non dirigente e cd *face to face* per il personale dirigente.

Per ciò che attiene la formazione cosiddetta tecnica, in particolare per aree dove l'aggiornamento è particolarmente rilevante, sono state effettuate iscrizioni di corsi a catalogo per il mantenimento delle competenze tecnico-professionali di settore.

Inoltre, sono state organizzate giornate *ad hoc* su tematiche di rilevanza trasversale e di interesse per il personale Busitalia – indipendentemente dal settore di appartenenza – quali il *Safety Day*, l'*ABC System*, ecc

Per quanto attiene la Direzione Regionale Toscana sono state erogate oltre 6.500 ore di formazione coinvolgendo 507 dipendenti. Le macro aree interessate sono state: la salute e sicurezza nei luoghi di lavoro e lo sviluppo e aggiornamento di 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 per complessive 1.500 ore. Tra queste hanno avuto un impatto significativo la formazione di aggiornamento per le figure obbligatorie quali Addetti Antincendio, la formazione per i Preposti, il corso riferito ai Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza e la formazione Generale e Specifica per i nuovi assunti e personale in servizio.

In ambito di sviluppo delle nuove competenze sono state erogate 2500 ore di formazione per personale neoassunto con qualifica di operatore d'esercizio e formazione in materia di comunicazione e gestione dei conflitti e guida economica per personale viaggiante in servizio. Con particolare riferimento all'Ecoguida la Società ha provveduto a formare anche docenti interni in modo da poter riprodurre il modulo dedicato all'interno del percorso di rinnovo della Carta di Qualificazione del Conducente (CQC).

Nel settore Esercizio TPL Gomma al personale viaggiante sono state erogate 2500 ore di formazione per il rinnovo della CQC.

Per quanto attiene la Direzione Regionale Umbria sono state erogate circa 21.000 ore di formazione.

Anche in questo caso la formazione in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro è risultata di assoluto rilievo dal momento che ha interessato oltre il 70% del personale per circa 5.200 ore (formazione per nuovi assunti, per Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza, per Addetti al Primo Soccorso e Antincendio, per aggiornamento dei Responsabili del Servizio Prevenzione e Protezione (RSPP), degli Addetti al Servizio Prevenzione e Protezione "ASPP" preposti, per il personale del cantiere Navigazione Lago Trasimeno sull'utilizzo del Trabattello, della Gru a cavaliere e sui Lavori in Quota e Dispositivi di Protezione Individuale salvavita).

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, in particolare, ai capi operatori.

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.

I corsi di aggiornamento CQC dedicati ai conducenti della Direzione Regionale Umbria hanno interessato oltre la metà del personale di esercizio per un totale di 15.500 ore svolte.

## **COMUNICAZIONE**

Nel 2019, Busitalia ha contribuito a dare supporto a FSI nell'avvio della Nuova Intranet di Gruppo "WE" anche grazie a due Road Show organizzati nelle sedi di Perugia e Firenze. WE è operativa in tutte le strutture di Busitalia e sue controllate dal mese di marzo 2019.

Anche nel 2019, nel mese di settembre, si è tenuto il secondo OPEN DAY di Busitalia nella sede della Direzione Regionale Umbria a Perugia, finalizzato a far entrare i figli dei colleghi, negli impianti, nelle officine, nei depositi, nelle sale operative, nelle sale riunioni, nei nostri uffici.

## **SELEZIONE**

Nell'anno 2019 si è proceduto con l'immissione di personale laureato, con percorsi accademici e professionali diversi, al fine di apportare all'interno della Società il giusto mix di nuove competenze ed esperienze e anche al fine di consentire quel *change mindset* necessario alla promozione del cambiamento.

Per ciò che attiene il personale operativo, sono state attivate campagne di selezione (per Busitalia Sita Nord e per le controllate) per Operatore di Esercizio di tutte le società di TPL Gomma i cui esiti hanno consentito di fare fronte al forte *turn over* che ha caratterizzato anche l'anno in questione.

## **SVILUPPO**

È proseguito il processo di *scouting* di valutazione delle competenze manageriali (tramite le competenti strutture di FSI 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 FSI previsto per questo target di personale, anche tramite il nuovo percorso dei cd "test on line".

Si è proceduto nel percorso di rafforzamento del modello organizzativo delle strutture di staff con l'istituzione di una nuova struttura macro in ambito Risorse Umane e Organizzazione dedicata al presidio dei *processi trasversali* dell'area HR in materia di Organizzazione, Selezione, Sviluppo, Comunicazione Interna e Formazione – formalizzando anche l'interfaccia unica verso i *process owner* centrali delle competenti strutture HR di FSI.

Parimenti, in linea con le altre società del Gruppo, si è inoltre proceduto alla riallocazione organizzativa della funzione *societario* che è passata ad operare in ambito *Affari Legali* (e Societario). La precedente struttura *Amministrazione, Finanza e Societario*, oggi *Amministrazione e Finanza* mantiene quindi e rafforza il focus sui processi di amministrazione, bilancio, tesoreria e fiscale.

In ambito Direzione Regionale Umbria, è mutata l'allocazione organizzativa della struttura *Sistema di Gestione della Sicurezza di Esercizio Ferro Umbria* che è stata posizionata a diretto staff del Direttore Regionale in un'ottica di terzietà e imparzialità rispetto ai processi di manutenzione ed esercizio ferro.

Sempre nell'anno 2019 è continuata l'attività di ricezione delle Disposizioni di Gruppo e mappatura dei meccanismi di funzionamento con l'emanazione di diverse importanti procedure tra cui il recepimento dell'intero *framework* relativo alla nuova normativa del GDPR e talune in materia di *internal audit*, consulenze, processo di gara del TPL ecc.

## **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 2019, l'attività relazionale con le Organizzazioni Sindacali (OO.SS.) e le Rappresentanze Sindacali Aziendali (RSA) e Rappresentanze Sindacali Unitarie (RSU) sia in Toscana sia 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 di alcuni importanti accordi.

Successivamente all'armonizzazione contrattuale operata in Direzione Regionale Umbria, sono continuati i complessi lavori della Commissione Paritetica Territoriale la cui conclusione è prevista nei primi mesi del 2020.

Sono stati firmati gli accordi sul Premio di Risultato annuale con 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.

Delle attività negoziali svolte e dei relativi accordi sottoscritti nel corso del 2018 è stata data costante informativa alle OO.SS. ORSA Trasporti e UGL FNA, che sono riconosciute in azienda ma non sono firmatarie rispettivamente del CCNL Autoferrotranvieri e del Contratto collettivo aziendale Busitalia.

Nella Direzione Regionale Umbria è stata costituita, ai sensi dell'All. 2/sub A del Contratto Collettivo Aziendale Busitalia, la Rappresentanza Sindacale Unitaria che si è insediata nel mese di novembre 2019.

## **CONTENZIOSO SUL LAVORO**

La Società resta interessata da un ordinario contenzioso per pretese di inquadramento in categorie superiori o impugnazione di procedimenti disciplinari.

Con esito favorevole si è concluso il ricorso in Cassazione contro una reintegra nel posto di lavoro (a seguito di licenziamento) pronunciata dal Tribunale di Terni.

Nel corso del 2019 sono stati destituiti n. 2 lavoratori in forza alla Direzione Regionale Umbria i quali hanno promosso ricorso avverso il provvedimento aziendale.

## **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.

Nel corso del 2019 sono state effettuate le visite di mantenimento di tutte le certificazioni con esito positivo.

## **AMBIENTE**

Busitalia risulta regolarmente certificata ISO 9001, ISO 14001 e OHSAS 18001. Nel corso del 2019 sono state effettuate le visite di mantenimento di tutte le certificazioni con esito positivo. La Direzione Regionale Toscana ha partecipato, come tutte le controllate di Busitalia, al progetto di efficientamento energetico che ha interessato tutti i veicoli dotati di centraline *FleetBoard*, facendo registrare una sensibile diminuzione dei consumi a seguito dei corsi di formazione.

Avendo preparato personale interno ai fini della formazione dei conducenti per una guida di *eco friendly*, si proseguirà con il progetto anche nel corso dell'anno 2020, al fine di ottenere ulteriori miglioramenti in termini di efficienza energetica.

Busitalia tutti gli anni fornisce il proprio contributo per la definizione del Rapporto di Sostenibilità di FSI, comunicando con trasparenza l'impegno nella realizzazione di uno sviluppo sostenibile.

## **CLIENTI**

Le indagini di *customer satisfaction* 2019 effettuate sui servizi gestiti da Busitalia hanno riguardato la Direzione Regionale Umbria (servizi urbano, extraurbano, navigazione, mobilità alternativa) e quella Toscana (servizio extraurbano). I periodi di rilevazione sono stati due: il primo a maggio/giugno, indirizzato ad un target di abbonati raggiunto con un'indagine telefonica CATI, l'altro a novembre si è concretizzato in una rilevazione estensiva sul campo destinata agli users del servizio, sia regolari che saltuari, effettuata con interviste CAPI (*face to face*),<sup>8</sup> in ambito urbano, e questionario in autocompilazione, in ambito extraurbano. Il piano di campionamento, in particolare quello definito sul campo, è stato 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 sulla qualità del servizio reso (*Customer Satisfaction*), utilizzando la scala di valutazione da 1 a 10.

### ***Customer Satisfaction in Umbria***

Per i servizi urbani in Umbria sono state intervistate oltre 2.800 persone nelle città di Perugia, Terni, Foligno, Spoleto, Orvieto, Assisi e Todi. Dai risultati emerge una clientela prevalentemente di sesso femminile e per oltre la metà di età inferiore ai 35 anni. La motivazione prevalente di utilizzo del servizio urbano è lo studio (oltre un terzo degli intervistati), seguita in misura leggermente inferiore dal lavoro. Elevata è la frequenza di utilizzo: oltre due terzi degli utilizzatori si avvale del servizio pubblico almeno 3 giorni a settimana.

---

<sup>8</sup> Le indagini CAPI sono state effettuate in Umbria anche nei mesi di giugno/luglio, nelle città di Assisi, Todi e Orvieto, a particolare vocazione turistica.



Per i servizi extraurbani in Umbria l'indagine ha coinvolto oltre 1.900 utilizzatori, in netta prevalenza di età inferiore ai 35 anni. La maggioranza assoluta degli intervistati utilizza il servizio extraurbano per studio, un quarto per andare al lavoro. Oltre l'80% dei clienti utilizza il servizio pubblico almeno 3 giorni alla settimana.

Il livello di soddisfazione complessivo raggiunto è del 93,9% sul servizio urbano e dell'86% sull'extraurbano.

### **Customer Satisfaction in Toscana**

Per i servizi extraurbani in Toscana sono state intervistate circa 1.300 persone da cui emerge una prevalenza di clienti di genere femminile e di età inferiore a 35 anni. La motivazione prevalente di spostamento è lo studio, seguita dal lavoro. Elevata è la frequenza di utilizzo: oltre l'85% degli intervistati utilizza il servizio almeno 3 giorni a settimana.

Il livello di soddisfazione complessivo raggiunto è del 79,9% sull'extraurbano.

### **DIREZIONE REGIONALE TOSCANA**

Si riporta di seguito il dettaglio delle percorrenze vendute dalla Direzione Regionale Toscana nel 2019 e nel 2018 a confronto:

	Produzione (km*vetture)		variazione
	2019	2018	
TPL Extraurbano gomma	10.502.394	10.307.305	195.089
Servizi a mercato turistici	1.014.360	1.145.820	(131.460)
Servizi sostitutivi treno	241.817	242.005	(188)
<b>Totale</b>	<b>11.758.571</b>	<b>11.695.130</b>	<b>63.441</b>

### **Aggiornamenti tariffari TPL e sistema integrato ferro - gomma Pegaso**

Al 31/12/2019 è giunto a scadenza l'Accordo Ponte sottoscritto in data 29/12/2017 tra la Regione Toscana e ONE Scarl. Nel corso del 2019, a seguito della definizione del nuovo sistema tariffario in vigore dal 18/07/2018 e valido per tutta la Regione Toscana ovvero per tutte le Scarl e Aziende che erogano servizi di TPL, sono intervenuti ulteriori modifiche a far data dal 1 Febbraio 2019 con la reintroduzione della tipologia di abbonamento settimanale e l'abbassamento delle tariffe del biglietto a bordo.

Riguardo al piano tariffario PEGASO, sistema integrato ferro-gomma combinato con i servizi urbani della città di origine/destinazione, non è intervenuto nel corso del 2019 alcuna modifica sul piano entrato in vigore dal 1/7/2018 e adeguato al 1/10/2018.

Anche nel 2019 trova applicazione il documento sulla integrazione tariffaria con i lotti 2 e 3 del Bacino Metropolitano (come da Atto Dirigenziale N. 1809 del 28/08/2017) per il secondo anno di vigenza contrattuale del cosiddetto LOTTO DEBOLE, così come riconosciuto anche nel Contratto Ponte; il ricavo da traffico di BUSITALIA derivante dalle Scarl ACV e AMV risente quindi della decurtazione della quota parte di retrocessione da riconoscere a COLBUS del ricavo sui titoli di viaggio a tariffazione ordinaria.

## SERVIZI A MERCATO

Nel 2019 si registra una flessione dei passeggeri trasportati sulle linee a mercato in maggior parte imputabile alla linea Volainbus che ha visto la propria quota di mercato erosa a seguito alla messa in esercizio della linea T2 della tramvia fiorentina.

Per contrastare il travaso di passeggeri a favore della Tramvia ed agevolare l'utenza all'acquisto dei titoli di viaggio delle linee a mercato, da luglio 2019, nell'ambito del progetto Florence Cashless Experience, è possibile acquistare i titoli di viaggio per i servizi The Mall e Volainbus senza maggiorazione di prezzo, direttamente a bordo dei bus Busitalia, utilizzando la carta di pagamento *contactless* dei circuiti Mastercard, Maestro, Visa e Vpay.

Da fine 2018 Busitalia commercializza i titoli di viaggio anche su piattaforma NUGO.

## Linea VOLAINBUS

L'avvio della linea T2 a far data dal mese di febbraio 2019 ha drenato drasticamente utenza lungo l'asse Aeroporto A. Vespucci e il centro della Città di Firenze con una perdita passeggeri pari al 64,4% rispetto al 2018.

Con Toscana Aeroporti S.p.A. è stato sottoscritto un nuovo Contratto con validità di un anno, dal 1/7/2019 al 30/6/2020, in cui, in considerazione del nuovo scenario, sono stati rimodulati e ridotti gli impegni economici in capo a Busitalia.

## Linea DIRECT BUS "Firenze - The Mall"

Busitalia collega attualmente Firenze con il Luxury Outlet The Mall, situato nel comune di Reggello (FI), tramite una flotta di n. 6 autobus SETRA modello TOP CLASS 400, livrea dedicata, tetto panoramico, Wifi, prese USB, arredi interni di design e i più evoluti dispositivi di sicurezza e n. 1 Irisbus New Domino anch'esso con livrea dedicata.

Nel corso del 2019 i passeggeri trasportati sono diminuiti di circa il 2,5% determinando un assestamento del bacino di utenza più tradizionale raggiunto da una campagna di comunicazione nell'ambito di politiche internazionali di *incoming* turistico e di rapporti con qualificate agenzie in prevalenza del mondo cinese. Ciò trova conferma nel crescente utilizzo del canale di vendita del web shop Busitalia con percentuali crescenti che nel secondo semestre si attestano tra l'11-13% delle vendite totali.

Dalla fine del 2017, in collaborazione con Trenitalia, i clienti delle Freccie possono acquistare un biglietto integrato con il servizio "The Mall". Tale accordo è in via di estensione anche ai passeggeri del Trasporto Regionale Trenitalia in Toscana.

## Servizio SHUTTLE BUS "Firenze - The Mall"

Il servizio shuttle, svolto con VAN 7 posti, è destinato alla clientela più esigente e collega il centro The Mall direttamente con oltre 200 strutture ricettive di alto livello del centro città con un servizio "door to door".

Il servizio si configura come ancillare rispetto al *Direct bus* e rileva volumi contenuti dovuti alla sua peculiarità ma in costante crescita dalla sua attivazione nel 2016.

Anche per questo servizio si rileva la costante crescita del canale di vendita del web shop Busitalia che in questo caso arriva al 41%; le restanti vendite sono effettuate tramite i *concierge* dei maggiori hotels di Firenze.

## Linea I GIGLI

Dal 27 novembre 2019 è stato attivato, in pool con la società CAP, un nuovo servizio di linea in partenza dal centro di Firenze per il Centro Commerciale I Gigli di Campi Bisenzio.

Il servizio viene svolto con 8 coppie di corse giornaliere ed il costo del titolo di viaggio di corsa semplice è di 4 euro. Il servizio, benché sia stato appena attivato, sta riscuotendo un discreto successo e si auspica possa migliorare nel corso del 2020.

### **Noleggi**

Nel corso del 2019 l'attività di noleggio ha visto una ulteriore contrazione dei chilometri percorsi e del relativo fatturato pari a circa il - 35% rispetto allo scorso anno.

Il 68% del fatturato è ancora imputabile a noleggi turistici puri mentre il restante 30% è relativo a noleggi verso Busitalia Rail Service in gran parte riconducibili a collegamenti Freccialink.

Da novembre 2019 sono stati distolti dai servizi di noleggio n. 2 bus Domino da 55 posti che sono stati destinati al nuovo collegamento de I Gigli e al The Mall.

### **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 2019.

#### **Trasporto pubblico su gomma**

La Direzione Regionale Umbria ha effettuato nel corso del 2019 una produzione complessiva di servizi su gomma pari a 21,8 milioni di Km circa (22,5 milioni di km nel 2018), così articolati:

- Servizi di trasporto pubblico locale, per conto delle tre Scarl controllate da Busitalia: 20,1 milioni di km circa (21,1 milioni di Km nel 2018) diminuite per minori percorrenze TPL prodotte a seguito di riduzioni dei servizi, imposte dagli Enti affidanti Regione Umbria, Province e Comuni, nel periodo dal 7 Luglio al 10 Settembre 2019;
- Servizi a mercato per noleggi e servizi turistici, per circa 1,0 milioni di km (0,9 milioni di Km nel 2018) per maggiori percorrenze;
- Servizi sostitutivi, per circa 0,7 milioni di Km (0,5 milioni di km nel 2018).

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

Passeggeri con abbonamento	25.651.470
Passeggeri con biglietto	5.874.083
<b>TOTALE</b>	<b>31.525.553</b>

## Trasporto pubblico su ferro

### Servizi trasporto ferroviario su rete regionale

Il servizio di trasporto ferroviario su rete regionale è stato caratterizzato dal prosieguo della sospensione del servizio ferroviario commerciale, su 100 Km circa dei 153 Km totali della linea, a seguito dell'interruzione della infrastruttura ferroviaria Sansepolcro - Perugia - Terni per lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Nello specifico dal 25 ottobre 2018 è stato riattivato l'esercizio commerciale, a seguito dei lavori di rinnovo dell'armamento effettuati, alla tratta ferroviaria Città di Castello – Perugia Ponte San Giovanni; sono, invece, stati svolti con modalità automobilistica sostitutiva i servizi sulle tratte Sansepolcro – Città di Castello e Perugia S. Anna – Perugia Ponte San Giovanni – Terni.

Da evidenziare che nell'anno 2019 si è registrato il subentro nella gestione dell'Infrastruttura di RFI al precedente gestore Umbria TPL e Mobilità S.p.a.; nella fase di perfezionamento del subentro, fra il 10 giugno e l'11 luglio 2019, anche l'esercizio ferroviario sulla tratta Città di Castello – Perugia Ponte San Giovanni è stato temporaneamente sospeso e sostituito integralmente con modalità automobilistica.

Sul fronte del personale adibito ai servizi di trasporto ferroviario su rete regionale è proseguito l'impiego dello stesso in altre attività (quali ad esempio la 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 la società Trasporto Ferroviario Toscano SpA (Gruppo L.F.I.) e Trenitalia.

Il numero dei passeggeri trasportati nell'anno 2019 per la sola tratta commerciale Città di Castello – Perugia Ponte San Giovanni è stato pari a 343.828.

### Servizi trasporto ferroviario in sub affido da Trenitalia

Nell'anno 2019 è proseguito lo svolgimento dei servizi in sub affidamento da Trenitalia Regionale Lazio per le tratte Terni - L'Aquila e Terni-Roma e per Trenitalia Regionale Umbria per la tratta Foligno – Perugia - Terontola fino al 9 dicembre 2019.

Di seguito si riporta la tavola con le percorrenze chilometriche dei servizi di trasporto su Ferro dell'esercizio 2019:

<b>Contratti</b>	<b>Percorrenze treni Km</b>
Regione Umbria	392.795
Sub affidamento servizi Trenitalia Direzione Regionale Umbria	46.441
Sub affidamento servizi Trenitalia Direzione Regionale Lazio	958.735
<b>Totale</b>	<b>1.397.971</b>

### Servizi di navigazione sul Lago Trasimeno

La gestione dei servizi di navigazione sul Lago Trasimeno fa rilevare nell'anno 2019 un incremento, rispetto alle previsioni, nel volume dei servizi, compresi i servizi di noleggio, incremento conseguente alla sperimentazione, nel mese di Agosto, del nuovo collegamento Castiglion del Lago – Isola Polvese, e alla riproposizione, nel mese di Settembre, della

Manifestazione "Isola di Einstein" (festival internazionale di spettacoli scientifici) all'Isola Polvese. Sul fronte dei passeggeri trasportati si evidenzia una lieve flessione da ricondurre alle caratteristiche stagionali del servizio.

- Produzione in chilometri: 70.266
- Numero passeggeri trasportati: 342.368

### **Servizi di mobilità alternativa**

La gestione complessiva degli impianti (minimetro - 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 le scale mobili del percorso meccanizzato Cupa sono state chiuse all'esercizio dal mese di Agosto 2019 al fine di consentire l'effettuazione degli interventi di sostituzione degli impianti a causa della relativa fine vita tecnica.

La gestione dell'ascensore nel Comune di Amelia è stata interessata nel corso dell'anno da una interruzione di attività per manutenzione di circa tre mesi.

Di seguito si riportano i volumi dei passeggeri trasportati nell'anno 2019:

- Sistema Minimetro Perugia: 5.905.822
- Mobilità alternativa Perugia: 5.192.528
- Mobilità alternativa Amelia: 70.000
- Funicolare Orvieto: 878.591
- Mobilità alternativa Cascia: 400.000
- Mobilità alternativa Spoleto: 1.564.211
- Mobilità alternativa Foligno: 21.600

Per quanto riguarda i passeggeri trasportati nell'anno 2019 negli impianti di Spoleto e Cascia si conferma il *trend* positivo derivante dalla ripresa dei flussi turistici.

### **INIZIATIVE COMMERCIALI DIREZIONE REGIONALE UMBRIA**

Nel corso dell'anno sono state sviluppate iniziative per promuovere una mobilità sempre più integrata e sostenibile, tra cui:

- Istituzione del servizio integrato bus +treno *Assisi Link* per consentire di raggiungere il centro di Assisi che prevede:
  - La possibilità di acquisto integrato dei titoli di viaggio Trenitalia - Busitalia anche on-line.
  - Servizi di trasporto in coincidenza treno/bus presso la Stazione di Assisi a Santa Maria degli Angeli.
- Ampliamento dei servizi turistici stagionali integrati gomma/navigazione di collegamento per il Lago Trasimeno con trasporto biciclette.
- Servizi bus con porta biciclette su Spoleto – Norcia e Terni- Cascata delle Marmore.
- Ampliamento abbonamenti scolastici gomma interregionali con Regione Toscana e Tiemme Mobilità.

## QUADRO MACROECONOMICO

Lo scenario macroeconomico mondiale ha mostrato, nel corso dell'anno, segnali di indebolimento sia per i paesi sviluppati, che hanno un'economia maggiormente orientata verso le esportazioni, sia per i paesi emergenti. Caratterizzata da una debole dinamica evolutiva, dovuta al rallentamento del settore manifatturiero e degli investimenti, l'attività economica ha risentito anche delle crescenti incertezze di un quadro geopolitico fortemente instabile sia per le tensioni commerciali avute nel corso dell'anno, alleggerite sul finire del 2019 dalla ripresa dei colloqui tra Stati Uniti e Cina, sia per gli sviluppi legati ai conflitti nelle diverse aree del globo. La crescita del volume degli scambi globali si è così fermata - secondo Prometeia- allo 0,3%, a causa anche della crisi dell'industria dell'auto, alle prese in Europa e Cina, con standard di emissioni sempre più restrittivi. In questo scenario mondiale la crescita economica, intesa come prodotto interno lordo, è cresciuta solo del 3,0%, la più bassa degli ultimi dieci anni. La stima di crescita per il 2020 è pari al 3,4%. Al contempo, nelle principali economie sviluppate, l'inflazione è rimasta debole anche per la caduta dei prezzi dei prodotti energetici. Il prezzo del petrolio, in particolare, è diminuito rispetto all'anno precedente, mantenendosi stabilmente al di sotto dei 65 dollari a barile (Brent), complice una debole domanda su scala internazionale e l'espansione dell'offerta americana che ha compensato la riduzione della produzione in altri paesi.

Dati economici mondiali		2018	2019
		(variazioni % su anno precedente)	
PIL			
	Mondo	3,7	3,0
	Paesi avanzati	2,2	1,7
	USA	2,9	2,3
	Giappone	0,8	0,9
	Area euro	1,9	1,2
	Paesi emergenti	4,6	3,8
	Cina	6,6	6,2
	India	7,3	5,6
	America Latina	0,9	0,7
Petrolio (Brent \$ per barile)		71,6	63,7
Commercio mondiale		3,4	0,3
Fonte dati: Prometeia, dicembre 2019			

L'economia degli Stati Uniti, che sta attuando una linea di politica economica di protezionismo, ha frenato leggermente, rispetto al 2018, registrando una variazione del prodotto lordo del +2,3%, sostenuta dai consumi, favoriti da una bassa disoccupazione e da miglioramenti salariali, a fronte di un calo degli investimenti, come riflesso delle difficoltà del settore manifatturiero e industriale dovuti dalle tensioni commerciali.

In Giappone, dopo un buon avvio, l'economia ha rallentato la crescita, facendo registrare, complessivamente nei dodici mesi, un incremento del PIL pari a +0,9%, valore influenzato negativamente, oltre che dall'incertezza della politica

commerciale degli Stati Uniti, anche dalla restrizione fiscale, aumento dell'imposta sui consumi di ottobre, e dal calo dell'export, dovuto alle tensioni politiche con la Corea del Sud.

Lo scenario dell'economia della Cina, anche per il 2019, ha proseguito nel suo trend di rallentamento, facendo registrare una crescita del Pil del 6,2%, contro il 6,6% del 2018, che rappresenta la performance più bassa degli ultimi 27 anni. Sul risultato cinese hanno pesato diversi fattori, in particolare le crescenti tensioni commerciali, che hanno portato all'applicazioni di pesanti dazi da parte degli Stati Uniti su alcuni prodotti importati dalla Cina, il rallentamento dell'economia globale e le tensioni geopolitiche, come già precedentemente accennato. Nel mercato interno cinese, invece, il 2019 ha registrato una relativa debolezza dei consumi, con un'inflazione al 3%, mitigata in parte dalle autorità governative attraverso alcune misure fiscali e finanziarie.

	2018	2019	2018	2019
	Prodotto interno lordo		Inflazione	
	(variazioni % su anno precedente)		(variazioni % su anno precedente)	
Area Euro	1,9	1,2	1,8	1,2
Germania	1,5	0,5	1,9	1,4
Francia	1,7	1,3	2,1	1,3
Italia	0,7	0,2	1,1	0,6
Spagna	2,4	2,0	1,7	0,7

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2019

Anche nell'Area Euro si è registrato un rallentamento della crescita dell'economia, con una variazione media del prodotto interno lordo dell'1,2% sull'anno precedente. Al difficile contesto esterno, caratterizzato dai citati conflitti commerciali, dalle crescenti tensioni geopolitiche e dagli esiti della Brexit, si è contrapposto, sul fronte interno, il positivo contributo dei consumi delle famiglie, derivante da un solido mercato del lavoro, che ha portato il tasso di disoccupazione al 7,5%, il valore minimo degli ultimi dieci anni. Il Pil è cresciuto in tutti i principali paesi dell'Area, anche se con le dovute differenze: più alto in Spagna (+2,0%) e Francia (+1,3%), sostenuto dalla domanda interna e dagli investimenti, nonostante il contributo negativo della componente estera; più contenuto in Italia (+0,2%) e Germania (+0,5%), dove la contrazione del settore manifatturiero e dell'export è stata più marcata. L'inflazione annuale nell'area si è mantenuta a livelli relativamente bassi per tutto l'anno, attestandosi ad un valore dell'1,2%.

2019

PIL e componenti principali	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
	variazione percentuale su trimestre precedente			
PIL	0,1	0,1	0,1	0,0
Domanda interna	0,5	0,1	0,5	0,1
Spesa delle famiglie e ISP	0,0	0,1	0,4	0,1

Spesa delle AP	0,4	0,1	0,1	0,1
Investimenti fissi lordi	2,4	0,2	0,2	0,1
- costruzioni	3,0	1,3	0,2	0,3
- altri beni di investimento	1,9	1,4	0,5	0,4
Importazioni di beni e servizi	2,4	1,1	1,3	0,6
Esportazioni di beni e servizi	0,4	0,9	0,1	0,2
Fonte dati: Prometeia, dicembre 2019				

Nel 2019 l'economia italiana è rimasta impigliata in una fase di sostanziale stagnazione, già delineata nella seconda metà del 2018, confermando il divario negativo di crescita rispetto ai principali paesi europei. Il Pil è cresciuto dello 0,2%, sostenuto dalla spesa delle famiglie (+0,4%) e soprattutto dagli investimenti in bene strumentali (+2,2%), che hanno beneficiato degli incentivi fiscali (super ammortamento). L'apporto della domanda estera netta è stato appena positivo (+0,2%), per effetto di un incremento delle esportazioni maggiore di quello delle importazioni.

Sul fronte del mercato del lavoro il tasso di disoccupazione è sceso al 10,0%, in deciso miglioramento rispetto al 10,6% dell'anno precedente.

Sullo scenario macroeconomico italiano incombono alcuni rischi rappresentati da possibili evoluzioni negative relative alle tensioni tariffarie e alle più recenti turbolenze geopolitiche, che potrebbero portare un ulteriore impatto negativo sul già incerto commercio internazionale.

La dinamica dei prezzi al consumo in Italia ha tendenzialmente frenato dalla fine del 2018, facendo registrare un lieve incremento nel 2019 pari allo 0,6%, grazie soprattutto al forte ribasso dei prezzi al consumo dei prodotti energetici.

## ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Dopo una fase di contrazione durata quattro anni, la domanda di mobilità degli italiani ha visto un nuovo aumento, secondo i dati registrati dall'ultimo rapporto Audimob di ISFORT relativi all'anno 2018<sup>9</sup>. Nel giorno feriale medio, si stimano 102,6 milioni di spostamenti, contro i 97,9 dell'anno precedente (+4,8%), un livello ben lontano dai 128,1 milioni stimati nel 2008. Nel medesimo anno ISFORT ha stimato una domanda di mobilità pari a 1,1 miliardi di passeggeri\*km (+7,5% rispetto al 2017). Tuttavia, si tratta comunque di uno dei dati più bassi nell'ambito di un trend decennale (di riduzione della domanda di mobilità). La lunghezza media degli spostamenti, pari a 11,3 km, vede un leggero recupero nel 2018 rispetto al 2017 (in cui era pari a 10,6 km), ma è inferiore al picco (13,8 km) registrato nel 2013. Per gli spostamenti urbani, che assommano al 72% dei km percorsi<sup>10</sup>, si registra una lunghezza media invariata rispetto al 2017 (4,3 km).

<sup>9</sup> "16° rapporto sulla mobilità in Italia" (Isfort-Audimob), con dati 2018, presentato nel mese di novembre 2019.

<sup>10</sup> Peso in crescita di circa dieci punti percentuali rispetto al 2008.



Le motivazioni dello spostamento sono sempre meno legate al tragitto casa/scuola o casa/lavoro. Infatti, la motivazione prevalente degli spostamenti è quella legata al tempo libero (34,2%), seguiti dagli spostamenti dovuti alla "gestione familiare" (33,0%), mentre gli spostamenti casa-scuola/lavoro si sono ridotti a poco meno di un terzo del totale (32,9%).

La ripartizione modale degli spostamenti, nel 2018, vede un incremento del peso dei mezzi privati sia per gli spostamenti urbani, sia per quelli extraurbani. Auto e motoveicoli soddisfano, infatti, il 53,8% degli spostamenti in area urbana (+1,7% rispetto al 2017) e oltre l'85% della domanda di spostamenti extraurbani (+1% rispetto al 2017).

All'aumento dell'utilizzo del mezzo privato, si aggiunge inoltre una riduzione del coefficiente di riempimento medio delle auto, che si attesta a 1,36 passeggeri a veicolo (2018), valore leggermente inferiore a quello di dieci anni prima (1,38 passeggeri a veicolo).

In generale, il tasso di motorizzazione nelle aree urbane non arretra la propria corsa con due eccezioni: Roma (62,2%) e Milano (50,7%), che vedono una riduzione marginale di tale grandezza. Si segnalano in particolare Catania (71,5%) e Verona (65,2%), che hanno visto nel 2018 un significativo aumento rispetto al 2017.

L'età media degli autoveicoli rimane superiore alla media europea. Nel 2017, l'età media era di 11,3 anni contro gli 11,1 della media UE. Il tasso di rinnovo del parco, inoltre, sta rallentando in misura significativa: se nel 2000 i veicoli con età superiore ai 10 anni erano il 37,9%, nel 2018 sono il 56,3%.

Dal punto di vista del profilo ecologico, le vetture di standard emissivo inferiore a Euro 3 sono quasi il 40% del totale, stessa percentuale totalizzata congiuntamente dalle vetture con standard Euro 5 e Euro 6.

La quota modale del TPL nel 2018 rimane al di sotto del 10% per gli spostamenti urbani (9,3%) e passa fra il 2017 ed il 2018 da 12,3% all'11,7% per gli spostamenti extraurbani.

La quota modale in ambito urbano dipende in misura significativa dalla dimensione dei comuni. Infatti, per i comuni sopra i 250.000 abitanti, gli spostamenti effettuati con il trasporto pubblico sono il 23,7% del totale e, insieme ai c.d. "modi attivi" (bicicletta e spostamento a piedi), superano la metà degli spostamenti totali.

Al di sotto di questa soglia, il TPL si attesta a valori più modesti, compresi fra il 5,6% (comuni fino a 10.000 abitanti) e l'8,2% (comuni fra 50 e 250.000 abitanti).

Un segnale d'allarme proviene dal dato relativo alla propensione al cambio modale a favore del trasporto pubblico registrata, che nel 2018 si è affievolita rispetto al decennio precedente. Infatti, solo il 29,4% degli intervistati ha dichiarato di voler ridurre l'utilizzo dell'auto (-7,3% rispetto al 2008) e solo il 30% ha dichiarato di voler incrementare l'utilizzo dei mezzi pubblici (-11,6% rispetto al 2008).

Secondo ASSTRA – CDP (2019)<sup>11</sup>, la stragrande maggioranza degli autobus in servizio TPL circolanti in Italia sono alimentati a gasolio. Si tratta della quasi totalità (99%) dei bus in servizio extraurbano e di oltre il 70% di quelli in servizio urbano. I veicoli a metano (CNG) urbani sono circa il 27% del parco circolante, mentre gli elettrici e gli ibridi appena l'1%.

---

<sup>11</sup> "Investire nel TPL, Scenari e fabbisogni" (Asstra & CDP, 2019).

Rispetto all'età media dei riferimenti europei (7 anni circa), il parco italiano ha ancora un ampio margine di miglioramento. Nel 2018, l'età media degli urbani ed extraurbani è rispettivamente di 11,8 e 12,8 anni.

Nel 2018 è ancora rilevante il peso dei veicoli di classe ecologica inferiore all'Euro 3, con una consistenza del 40% dei veicoli in servizio urbano e del 56% dei veicoli in servizio extraurbano. Tuttavia, anche in vista del divieto di circolazione dei bus Euro 0 a partire dal 1 gennaio 2019<sup>12</sup>, si osserva un sostanziale assottigliamento della consistenza del parco pre-Euro e Euro 0<sup>13</sup> (circa 1% dei bus urbani il 2% degli extraurbani).

Inoltre, il rinnovo del parco dovrebbe vedere un'accelerazione negli anni a venire in conseguenza degli incentivi offerti dalle leggi di bilancio dell'ultimo triennio e tradotte nel nuovo Piano Strategico della Mobilità Sostenibile. Un contributo è senza dubbio legato all'indizione e all'espletamento delle gare: infatti, in parallelo alle nuove possibilità offerte dai recenti sviluppi tecnologici, è cresciuta la sensibilità delle stazioni appaltanti e delle aziende alle modalità di alimentazione alternative.

### **Scenario Competitivo**

Secondo l'Osservatorio Nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico Locale<sup>14</sup>, il mercato italiano del TPL, incluso i servizi ferroviari, sviluppa una produzione annua di 1.960 milioni di km e un fatturato annuo di 11,56 miliardi di euro. Escludendo il TPL ferroviario, la produzione annua corrisponde a circa 1.740 milioni di km, per un fatturato stimato di circa 7 miliardi di euro. Dal punto di vista della regolazione pubblica, nonostante il legislatore nazionale abbia imposto l'obbligo di affidamenti in "ambiti territoriali ottimali" (ATO), il mercato è ancora frammentato: nel 2016, l'Osservatorio ha censito circa 1.700 atti di affidamento; ancora oggi, il 29% di essi non è regolato da contratti di servizio.

Rispetto alle modalità di affidamento, l'Osservatorio rileva che meno del 30% dei 1.700 atti censiti risulta assegnato con gara. L'affidamento diretto (non *in house*) è, infatti, ancora la modalità di affidamento più ricorrente (circa il 70% degli atti censiti) specie, ma non solo, nelle regioni del centro-sud.

D'altra parte, anche per effetto della scadenza del periodo transitorio previsto dal Regolamento 1370/2007 e delle disposizioni normative e regolamentari introdotte dal legislatore e dall'ART, si è osservato un aumento delle pubblicazioni di Avvisi di pre-informazione e, in alcuni casi, l'avvio delle procedure di consultazione con i soggetti portatori di interessi ai sensi della Delibera ART n. 49/2015.

A partire dagli Avvisi di pre-informazione pubblicati, si stima che nel corso del biennio 2020-21 saranno pubblicati bandi di gara per circa 30 ATO principali per una produzione chilometrica pari a circa 690 milioni di km e un valore della produzione stimato in circa 2,2 miliardi di euro<sup>15</sup>. Nel complesso, si attende dunque l'apertura a procedure competitive di circa un terzo dell'intero mercato del TPL autofilometrotranviario<sup>16</sup>.

---

<sup>12</sup> Art. 1, comma 232 della L. 190/2014 (Legge di Stabilità 2015).

<sup>13</sup> Circa 1% dei bus urbani il 2% degli extraurbani.

<sup>14</sup> Relazione Annuale al Parlamento, 3 dicembre 2018 – dati 2016.

<sup>15</sup> Il dato non comprende l'area urbana di Milano.

<sup>16</sup> Circa il 34% in termini di percorrenze, 28% in termini di valore della produzione.

## 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 FSI (come dettagliati nelle Note). Tali schemi riclassificati contengono indicatori di *performance* alternativi rispetto a quelli rinvenienti 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

	2019	2018	Variazione	%
<b>Ricavi operativi</b>	<b>141.881</b>	<b>142.912</b>	<b>(1.031)</b>	<b>(1%)</b>
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	119.822	120.523	(701)	-%
Altri proventi	22.059	22.389	(330)	(6%)
<b>Costi operativi</b>	<b>(130.244)</b>	<b>(132.414)</b>	<b>2.170</b>	<b>(2%)</b>
Costo del personale	(78.523)	(78.680)	(157)	-%
Altri costi netti	(51.721)	(53.734)	(2.013)	(4%)
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>11.637</b>	<b>10.498</b>	<b>1.139</b>	<b>11%</b>
Ammortamenti	(13.114)	(9.920)	(3.194)	32%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(183)	-	(183)	-%
Accantonamenti	-	-	-	-%
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>(1.660)</b>	<b>577</b>	<b>(2.237)</b>	<b>(388%)</b>
Proventi e oneri finanziari	2.443	144	2.299	1.601%
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>783</b>	<b>721</b>	<b>62</b>	<b>9%</b>
Imposte sul reddito	128	(136)	264	(194%)
<b>RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE</b>	<b>911</b>	<b>585</b>	<b>326</b>	<b>56%</b>
<b>RISULTATO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-%</b>
<b>RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO</b>	<b>911</b>	<b>585</b>	<b>326</b>	<b>56%</b>

Nel dettaglio le variazioni in diminuzione dei **Ricavi delle Vendite e delle Prestazioni** pari a 701 mila euro fanno riferimento principalmente a:

- o Diminuzione di 1.495 mila euro dei Ricavi da servizi a mercato della Direzione Regionale Toscana principalmente per minori servizi del Volainbus (navetta che collega la stazione all'aeroporto fiorentino) a seguito dell'ingresso del servizio tranviario che effettua la stessa tratta (per 1.193 mila euro) e diminuzione del servizio noleggi (pari a 291 mila euro) e variazioni nette di 11 mila euro per gli altri servizi;
- o Decrementi di 1.265 mila euro dei Ricavi da contratti di servizio gomma in capo alla Direzione Territoriale Umbria per minori percorrenze a causa dei tagli dei servizi imposti dalla Regione Umbria per il periodo luglio/settembre 2019;
- o Incremento di 546 mila euro dei Ricavi da contratti di servizio gomma in capo alla Direzione Territoriale Toscana per incrementi di percorrenze in applicazione del Contratto Ponte stipulato con la Regione Toscana;
- o Incrementi di 604 mila euro dei Ricavi da contratti di servizio ferro in capo alla Direzione Territoriale Umbria;

- Incremento di 960 mila euro dei Ricavi da mercato TPL gomma Direzione Regionale Umbria per maggiori vendite di titoli di viaggio;
- Decremento netto complessivo delle altre voci di ricavo non derivanti da eventi significativi e pari a 51 mila euro.

La voce "**Altri proventi**" si attesta a 22.058 mila euro al 31 dicembre 2019 con una variazione in diminuzione di 330 mila euro determinata principalmente dai seguenti fattori:

- Decremento dell'ammontare dei contributi per minori accertamenti dei "Rimborsi per oneri malattia" di competenza 2019 pari a 666 mila euro in considerazione delle indicazioni di Agens, in cui il Ministero attraverso l'INPS dovrebbe rimborsare circa il 10% del valore delle richieste;
- Incremento di 180 mila euro dei Ricavi da Service verso la controllata Busitalia Veneto per effetto delle variazioni di risultati raggiunti nel corso dell'esercizio;
- Incremento di 412 mila euro delle Altre prestazioni e proventi diversi relative principalmente ai Ricavi derivanti dalla stipula del contratto di usufrutto oneroso di autobus stipulato con la Società Simet Bus Spa (pari a 391 mila euro);
- Decremento di 246 mila euro dei Ricavi da indennizzi assicurativi attivi effetto che risente di incassi rilevanti ricevuti nel 2018 a fronte di sinistri di anni precedenti;
- Variazioni nette in incremento non significative di 10 mila euro.

I **Costi operativi** sono pari a 130.244 mila euro in diminuzione di 2.170 mila euro rispetto all'esercizio precedente per effetto principalmente dei fenomeni di seguito descritti.

Il **Costo del personale** risulta sostanzialmente invariato rispetto all'esercizio 2018 con una diminuzione di 157 mila euro; non si rilevano variazioni gestionali significative all'interno della voce.

Gli **Altri costi netti** diminuiscono per un importo pari a 2.013 mila euro per i seguenti fenomeni:

- Diminuzione di 2.569 mila euro dei Costi per canoni di leasing per effetto dell'applicazione dell'IFRS 16;
- Incremento di 1 milione di euro dei costi per servizi dovuto ad un rilascio di un fondo Imposte e tasse di pari importo avvenuto nel 2018;
- Incremento di 273 mila euro dei costi per service verso la controllante FSI per maggiori prestazioni professionali utilizzate nel 2019;
- Incremento di 231 mila euro dei costi per minusvalenze ordinarie relative principalmente ad un autobus della Direzione Umbria incendiato (con valore residuo di 167 mila euro) e diversi autobus rottamati;
- Incremento di 208 mila euro dei costi per prestazioni di trasporto per maggiori servizi TPL su gomma affidati a subfornitori dalla Direzione Regionale Toscana per far fronte alle maggiori esigenze di servizio e carenze di personale (ca. 100 mila Km);
- Diminuzione di 372 mila euro dell'importo dei "servizi amministrativi ed informatici" in considerazione del maggior riversamento effettuato alle società controllate per servizi comuni;
- Diminuzione di 96 mila euro di indennità per danni non coperti da assicurazione strettamente connesso all'andamento dei sinistri RCA e RCT;

- Diminuzione degli oneri diversi per 370 mila euro per maggiori costi di dismissione della partecipazione detenuta nella controllata Busitalia Simet sostenuti nel corso del 2018.
- Decremento di 289 mila euro dei consumi da magazzino principalmente dei materiali di ricambio utilizzati per le manutenzioni interne degli autobus;
- Decremento di 271 mila euro del costo dei combustibili strettamente connesso alla riduzione del programma di esercizio della Direzione Regionale Umbria.
- Altre variazioni nette non significative complessivamente pari a 261 mila euro.

Il **Margine operativo lordo (EBITDA)** evidenzia un incremento di 1.139 mila euro che passa da 10.498 mila euro nel 2018 a 11.637 mila nel 2019 dovuto, da una parte, ad un decremento dei ricavi per un importo pari a 1.031 mila euro e, dall'altra, da un decremento dei costi operativi di 2.170 mila euro.

Gli **Ammortamenti** si attestano a 13.114 mila euro con una variazione in aumento di 3.194 mila euro per effetto congiunto di maggiori ammortamenti per 750 mila euro e 2.444 mila euro per effetto dell'applicazione dell'IFRS 16 dal 01.01.2019.

Le **Svalutazioni** sono pari a 183 mila euro e determinate dall'applicazione dell'IFRS 9.

Per effetto di quanto descritto, il **Risultato Operativo** si attesta ad un valore negativo di 1.660 mila euro rispetto ai 577 mila euro del 2018.

In miglioramento il **Risultato Della Gestione Finanziaria** con una variazione positiva di 2.299 mila euro principalmente determinato dai seguenti effetti contrapposti:

- il valore dei dividendi erogati dalla controllata Ataf Gestioni per 1.400 mila euro nel 2019 non previsti nel 2018 e minori dividendi rispetto al 2018 erogati dalla controllata Busitalia Rail Service pari a 184 mila euro;
- maggiori oneri finanziari verso la controllante per 230 mila euro, oltre a 205 mila euro per oneri finanziari legati all'applicazione dell'IFRS 16 e per 87 mila euro principalmente per interessi verso la società Fercredit legati all'erogazione di finanziamenti finalizzati all'acquisizione di autobus;
- svalutazione effettuata nel 2018 pari a 1.610 mila euro della partecipazione nella controllata Busitalia Simet SpA.

Le **Imposte Sul Reddito** si attestano ad un valore positivo pari a 128 mila euro per effetto delle rettifiche della stima delle imposte anni precedenti.

Il **Risultato netto dell'esercizio 2019** si attesta a un valore positivo di 911 mila euro, con un miglioramento rispetto all'esercizio precedente di 326 mila euro (+56% rispetto al 2018).

**Stato Patrimoniale riclassificato**

valori in migliaia di euro

	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Capitale circolante netto gestionale	52.121	24.271	27.850
Altre attività nette	8.852	5.334	3.518
<b>Capitale circolante</b>	<b>60.972</b>	<b>29.605</b>	<b>31.367</b>
Immobilizzazioni tecniche	102.240	90.732	11.508
Partecipazioni	60.398	61.310	(912)
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>162.638</b>	<b>152.042</b>	<b>10.596</b>
TFR	(18.348)	(19.611)	1.263
Altri fondi	(6.143)	(6.357)	214
<b>TFR e Altri fondi</b>	<b>(24.491)</b>	<b>(25.968)</b>	<b>1.477</b>
<b>Attività/(Passività) nette detenute per la vendita</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>199.119</b>	<b>155.679</b>	<b>43.440</b>
Posizione finanziaria netta a breve	35.348	39.484	(4.137)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	74.441	27.779	46.662
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>109.789</b>	<b>67.264</b>	<b>42.525</b>
<b>Mezzi propri</b>	<b>89.330</b>	<b>88.415</b>	<b>915</b>
<b>TOTALE COPERTURE</b>	<b>199.119</b>	<b>155.679</b>	<b>43.440</b>

Il **Capitale Investito Netto**, pari a 199.119 mila euro, presenta a fine 2019 una variazione in aumento di 43.440 mila euro rispetto all'esercizio precedente per l'effetto congiunto di:

- incremento del **Capitale Circolante** (31.367 mila euro), imputabile principalmente a:
  - i) un incremento dei "Crediti da contratti di servizio" per 9.125 mila euro, principalmente sorti per lo svolgimento del servizio TPL della Direzione Regionale Umbria in virtù dei ritardi negli incassi;
  - ii) un incremento dei "Crediti commerciali verso Società del Gruppo" per attività di *service* e distacchi di personale pari a 11.417 mila euro per effetto di minori incassi registrati nell'esercizio rispetto al 2018.
  - iii) una diminuzione di 1.694 mila euro degli altri "Crediti verso terzi" rappresentato principalmente dai crediti commerciali verso il mercato oltre ai crediti generati per lo svolgimento del servizio di noleggio e turismo;
  - iv) un incremento dei crediti verso "Altre Amministrazioni dello Stato" pari a 3.739 mila euro per effetto dei minori incassi realizzati sui contributi in conto esercizio spettanti per la copertura dei maggiori oneri rinvenienti dai rinnovi dei CCNL degli autoferrotranvieri;
  - v) un saldo sostanzialmente in linea per la voce "Altri crediti verso società del gruppo": variazione in diminuzione di 147 mila euro;
  - vi) un incremento di 1.511 mila euro per "Altri crediti verso terzi" determinati principalmente dal credito verso la società Simet Spa a seguito della vendita della partecipazione della controllata Busitalia Simet Spa per un importo contrattuale pari a 1.200 mila euro alla fine del 2019;

- vii) una diminuzione dei "Debiti verso fornitori terzi" pari 6.393 mila euro per effetto dei pagamenti effettuati negli ultimi mesi dell'esercizio;
- viii) un decremento di 2.398 mila euro dei "Debiti commerciali verso società del Gruppo" per effetto principalmente della regolarizzazione delle partite debitorie con la controllante FSI per i rapporti principalmente di *service* (pari a circa 2,8 milioni di euro).
- ix) Incremento dei "Crediti tributari" per 381 mila euro principalmente per maggiori acconti IRAP versati nell'esercizio e maggiori ritenute IRES;
- x) Diminuzione di 990 mila euro degli "Altri debiti" imputabile principalmente ad una compensazione contabile di vecchie partite patrimoniali (credito/debito) verso la Società Umbria TPL Mobilità per 600 mila euro e altri 300 mila euro per minori incassi di titoli di viaggio in transito da girocontare alle Scarl;
- xi) Incremento di 2.285 mila euro tra i "Ratei e risconti passivi" per effetto principalmente dalla rilevazione del sconto passivo sull'usufrutto stipulato con Simet Bus SPA per l'uso di autobus pari a 2.288 mila euro;
- xii) altre variazioni nette in aumento pari a 147 mila euro relativo allo stock delle rimanenze.
- xiii) altre variazioni nette pari a 154 mila euro non rappresentative di fenomeni significativi.

Incremento del **Capitale Immobilizzato Netto** pari a 10.596 mila euro dovuto principalmente ai seguenti fenomeni:

- i) Incrementi per investimenti complessivi dell'esercizio in attività materiali pari a 14.624 mila euro che hanno interessato principalmente: 1) per 11.057 mila euro l'acquisto di n. 39 autobus per la Direzione Regionale Umbria e n. 20 autobus concessi in usufrutto a Simet Bus SpA, comprensivi di allestimenti e sistemi informativi di bordo; 2) per 115 mila euro dovuti ad interventi manutentivi di natura straordinaria sui fabbricati di proprietà di terzi della Direzione Regionale Umbria; 3) per 302 mila euro investimenti in macchine elettroniche; 4) investimenti non ancora entrati in esercizio pari a 3.150 mila euro per l'acquisto di n. 14 autobus per la Direzione Regionale Umbria, e l'intervento di manutenzione straordinaria sull'immobile di Firenze di via Cadorna per la Direzione Regionale Toscana.
- ii) Investimenti complessivi realizzati nel periodo per attività immateriali di 1.094 mila euro, principalmente legati all'acquisto della Licenza perpetua Bravosolution per 400 mila euro; per 406 mila euro per lo sviluppo dei *software* aziendali quali il sistema integrato Board, il *software* Mercurio per la gestione degli autobus, oltre a sviluppi del sistema SAP; agli sviluppi del progetto AVM per la Direzione Regionale Toscana per 113 mila euro. Si evidenziano poi investimenti non ancora passati in esercizio per 175 mila euro di cui relativi agli sviluppi del Progetto Arca (nuova release di SAP 4 Hana) 132 mila euro e agli sviluppi del progetto AVM per la Direzione Regionale Umbria per 43 mila euro;

- iii) Disinvestimento per 193 mila euro dovuto principalmente alla dismissione di n.1 bus incendiato della sede regionale Umbria. Nel corso del 2019 sono stati dismessi per rottamazione n. 20 autobus in Toscana e n. 83 autobus in Umbria.
- iv) Passaggi in esercizio dei cespiti per 9.154 mila euro, relativi all'entrata in esercizio di n. 20 autobus della Direzione Regionale Toscana e n. 26 autobus e attrezzatura treni della Direzione Regionale Umbria.
- v) Aumento dei contributi incassati dalla Regione Toscana per 1.107 mila euro, a saldo del Progetto AVM per 568 mila euro e per l'acquisto di nuovi autobus per 539 mila euro;
- vi) Ammortamenti complessivi per 13.114 mila euro di cui 2.444 mila euro relativi ai Diritti d'uso in applicazione dell'IFRS 16;
- vii) Incrementi per 10.205 mila euro delle consistenze iniziali all'01.01.2019 dei Diritti d'uso dei Fabbricati civili e industriali in applicazione di quanto previsto dal principio IFRS 16;
- viii) Decremento per la Dismissione delle partecipazioni di Busitalia Simet SpA e Busitalia Parma per 912 mila euro.

Diminuzione del **TFR ed altri Fondi** per un importo pari a 1.476 mila euro dovuto a una riduzione di 1.263 mila euro del "TFR" per effetto principalmente delle liquidazioni e anticipazioni di risorse avvenuti nel corso dell'esercizio nonché di 214 mila euro di riduzione degli "Altri fondi" per effetto congiunto di incrementi per i rinnovi di vacatio contrattuale CCNL e CCA pari a 568 mila euro e decrementi per utilizzi di importo pari a 782 mila euro (di cui per fondi giuslavoristici 232 mila euro e per fondi manutenzione 550 mila euro).

La **Posizione finanziaria netta** rappresenta un indebitamento di 109.789 mila euro così composto:

- o (15.889) 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 5.402 mila euro, ridotto di 3.804 mila euro rispetto all'esercizio precedente e strettamente connesso all'andamento della liquidità corrente derivanti dai flussi del capitale circolante;
  - ii) credito finanziario verso la controllata Busitalia Rail Service per 6.000 mila euro, in diminuzione di 3.000 mila euro per effetto dei rimborsi effettuati nel corso del 2019;
  - iii) credito finanziario verso la controllata Busitalia Campania per un importo di 4.500 mila euro che non ha subito variazioni.
  - iv) Fondo svalutazione in applicazione dell'IFRS 9 pari a 13 mila euro circa
  - v) Non vi sono più rapporti finanziari con la società Busitalia Simet per effetto della cessione della partecipazione rilevando pertanto una riduzione delle attività finanziarie di 2.462 mila euro rispetto al 2018.
- o 40.000 mila euro di "Finanziamenti da soci a breve termine", fanno riferimento all'esposizione per linee di credito concesse dalla controllante FSI in diminuzione di 14.899 mila euro rispetto al 2018 per l'effetto netto di una rinegoziazione dei tempi di rimborso delle linee di credito da corrente a non corrente per 29.899 mila euro e per incrementi pari a 15.000 mila euro per far fronte principalmente alle esigenze di liquidità corrente determinate dai ritardi negli incassi dei crediti dalla Regione Umbria e quindi per necessità di gestione del capitale circolante;



- 36.910 mila euro di “Finanziamenti da soci a medio/lungo termine” fanno riferimento all’esposizione per linee di credito concesse dalla controllante FSI non presenti nel 2018 in quanto rilevati dalla rinegoziazione dei termini di rimborso delle linee di credito da corrente a non corrente per 29.899 mila euro oltre ad un incremento per accensione nuovi finanziamenti per investimenti autobus pari a 7.011 mila euro;
- 40.979 mila euro di “Debiti finanziari verso società del Gruppo” relativi al debito capitale residuo verso la consociata Fercredit per finanziamenti finalizzati all’acquisto degli autobus in aumento per 6.538 mila euro rispetto al 2018;
- Si rilevano invece passività finanziarie per effetto dell’applicazione dell’IFRS 16 che risultano pari a 7.841 mila euro nel 2019, non presenti nel 2018 in considerazione dell’applicazione del principio a far data dal 01.01.2019;
- 52 mila euro del saldo delle disponibilità liquide in aumento di 29 mila euro rispetto al 2018.

**I mezzi propri** sono pari a 89.330 mila euro rispetto ad un valore di 88.415 mila euro dell’esercizio precedente. La variazione positiva di 915 mila euro è determinata dal risultato d’esercizio di periodo pari a 911 mila euro e da 4 mila euro dall’impatto degli utili attuariali derivanti dall’applicazione dello IAS 19.

## FATTORI DI RISCHIO

I fattori di rischio cui può essere esposta l’impresa sono riconducibili principalmente:

- da un lato, ai fattori connessi alla specificità del *business*, caratterizzato da processi che necessitano di costante attenzione agli aspetti di sicurezza, ambiente e qualità del servizio al cliente;
- dall’altro, a fattori strategici ed operativi, connessi alla incidenza sul risultato economico e patrimoniale della Società di fenomeni esogeni. In tale ambito rientrano in particolare le possibili evoluzioni della Gara Toscana ampiamente illustrate nella presente Relazione sulla Gestione.

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 FSI, 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, 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 15.718 mila euro che hanno interessato principalmente:

i) investimenti in "Immobili, impianti e macchinari" per 14.624 mila euro così distinti:

- 11.057 mila euro per l'acquisto di n. 39 autobus per la Direzione Regionale Umbria e n. 20 autobus concessi in usufrutto a Simet Bus SpA, comprensivi di allestimenti e sistemi informativi di bordo;
- 115 mila euro per interventi manutentivi di natura straordinaria sui fabbricati di proprietà di terzi della Direzione regionale Umbria;
- 302 mila euro investimenti in macchine elettroniche;
- 3.150 mila euro relativi principalmente all'acquisto di n. 14 autobus per la Direzione Regionale Umbria non ancora entrati in esercizio e all'intervento di manutenzione straordinaria sull'immobile di Firenze Viale dei Cadorna per la Direzione Regionale Toscana.

ii) investimenti in "attività immateriali" per 1.094 mila euro e relativi a:

- per 400 mila euro all'acquisto della Licenza perpetua Bravosolution;
- per 113 mila euro allo sviluppo del *software* AVM per la Direzione Regionale Toscana;
- per 406 mila euro 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;
- per 175 mila euro per investimenti non ancora passati in esercizio di cui relativi agli sviluppi del Progetto Arca (release del nuovo SAP 4 Hana) per 132 mila euro e per sviluppi software AVM per la Direzione Regionale Umbria.

Il parco della Direzione Regionale Toscana è composto in totale di n. 274 veicoli in esercizio con una età media di 12,8 anni.

Complessivamente il parco autobus operante nella Direzione Regionale Umbria è pari a 751 veicoli con un'età media pari a 12,07 anni al 31 dicembre 2019.

## ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso del 2019 non sono stati attivati dalla Società attività/progetti di ricerca e sviluppo.

## ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE

Nel corso dell'esercizio 2019 la Società ha assicurato le proprie aree di *business* anche attraverso le sue società controllate e partecipate. In particolare:

- la gestione dei servizi sostitutivi ferroviari sull'intero territorio nazionale per conto della consociata Trenitalia attraverso la controllata **Busitalia Rail Service S.r.l.**, e che attraverso la partecipazione di quest'ultima al Consorzio Elio S.c.ar.l. cura anche quota parte dei servizi sostitutivi realizzati in Lombardia per conto di Trenord;
- 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** operanti nell'ambito della Regione Toscana;
- la gestione dei contratti di servizio extraurbano ed urbano **in Umbria**, attraverso partecipazione alle **Società Consortili** operanti nell'ambito della Regione Umbria;
- la gestione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale nei Bacini di Padova e Rovigo attraverso la controllata **Busitalia Veneto SpA** e del Bacino di Salerno attraverso la controllata **Busitalia Campania SpA**.
- la gestione del comparto dedicato al trasporto turistico nella città di Firenze attraverso il controllo della società **Firenze City Sightseeing S.r.l.** tramite partecipazione di maggioranza di Ataf Gestioni 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 gestione dei servizi di trasporto persone di natura pubblica 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 presenza all'estero, in Olanda, nel settore del TPL gomma e tramviario attraverso le controllate **Qbuzz BV** e **Qbuzz MS BV**;
- 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 minoritaria al 4,17% di Ataf Gestioni, che però non ha impedito a quest'ultima 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 2019 è da considerarsi soddisfacente.

In particolare, si riassumono i risultati di Conto Economico delle società controllate registrati nel corso del 2019:

- Ataf Gestioni S.r.l.:
  - o EBITDA pari a 17,8 milioni di euro, su un valore della produzione di circa 91,0 milioni di euro, con un incremento di circa 7,0 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
  - o EBIT positivo per circa 7,9 milioni di euro, con un incremento di circa valore di circa 0,9 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
  - o Risultato Netto positivo pari a 5,8 milioni di euro, con un incremento di circa 0,7 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
- Busitalia Rail Service:
  - o EBITDA di circa 8,6 milioni di euro su un valore della produzione di circa 58,4 milioni di euro, in aumento di 1,4 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;

- EBIT di circa 6,1 milioni di euro, in aumento rispetto al 2018 per circa 1,4 milioni di euro;
- Risultato Netto, si registra un utile di circa 4,4 milioni di euro in aumento rispetto al 2018 di 1,0 milioni di euro.
- **Busitalia Veneto:**
  - EBITDA di circa 5,3 milioni di euro, in leggero aumento rispetto a quello registrato nell'esercizio precedente pari a 5,2 milioni di euro, su un valore della produzione di circa 91,0 milioni di euro;
  - EBIT pari a circa 1,0 milioni di euro, in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 0,3 milioni di euro;
  - Risultato Netto registra un utile di circa 0,3 milione di euro, con peggioramento di circa 0,3 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
- **Busitalia Campania:**
  - EBITDA pari a circa 2,0 milioni di euro, essenzialmente grazie agli interventi di contingentamento dei costi a seguito dell'effetto dell'efficientamento di alcuni processi chiave (lotta all'evasione, revisione del processo manutenzione);
  - EBIT pari a circa 0,6 milioni di euro in netto incremento rispetto al 2017;
  - Risultato Netto con un utile di circa 0,40 milioni di euro;
- **Savit:**
  - EBITDA con un importo positivo pari a 0,2 milioni di euro in linea con l'esercizio precedente;
  - EBIT con un importo positivo pari a 0,1 milioni di euro;
  - Risultato Netto positivo ma si attesta prossimo allo zero.

Con riferimento alle società estere:

- **Qbuzz B.V.:**
  - EBITDA con un valore positivo pari a circa 20,2 milioni di euro, su un volume d'affari complessivo di circa 275,0 milioni di euro;
  - EBIT con un valore negativo pari a circa 0,3 milioni di euro;
  - Risultato Netto con un utile di circa 1,3 milioni di euro;
- **QBUZZ Mobility Service B.V.:**
  - Con un volume d'affari complessivo di circa 3,1 milioni di euro, si è attestata su risultati di sostanziale pareggio, stante la sua missione ancillare nei confronti della società Qbuzz B.V.

Le Società Consortili partecipate dalla Società hanno chiuso il bilancio al 31 dicembre 2019 sostanzialmente in pareggio. Tale risultato è connesso 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.

## **AZIONI PROPRIE**

La Società non possiede azioni o quote della società controllante, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. 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 FSI, 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**

### **Procedimento Tribunale Ordinario di Perugia**

Procedimento avviato nel 2016 dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia per il reato di truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche (art. 110 e 640 bis c.p.), in merito a presunte irregolarità commesse nella trasmissione dei dati all'Osservatorio Nazionale sulle politiche del TPL del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ai fini dell'erogazione di quota parte del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale di cui all'art. 16 bis del D.L. 95/2012 ed al DPCM 11.3.2013.

La contestazione alla Società riguarda il presunto illecito amministrativo previsto dall'art. 24 del D. Lgs 231/2001 in rapporto con l'art. 640 bis c.p. (Truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche).

Con decreto in data 11.6.2018 il Giudice dell'Udienza Preliminare 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. in quello meno grave di cui all'art. 640, comma 2 n. 1 (Truffa aggravata ai danni dello Stato). L'udienza dibattimentale, fissata per il 22.1.2020, è stata rinviata al 30.04.2020.

### **Procedimento Procura di Parma**

La Procura della Repubblica presso il Tribunale di Parma ha avviato nel 2017 indagini riguardanti la gara indetta nel 2015 per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma nel bacino della Provincia di Parma, in relazione alla presunta commissione, tra gli altri, dei reati di turbata libertà degli incanti e corruzione tra privati.

In data 28.8.2019 è stato notificato alla Società l'avviso di conclusioni delle indagini preliminari ex art. 415 bis c.p.p. nel quale è stata formalizzata l'incolpazione ex D.Lgs. 231/2001 a carico di Busitalia Sita Nord in relazione all'illecito amministrativo (art. 25 ter, comma 1, lett. s bis) collegato al reato di corruzione tra privati.

### **Altri procedimenti penali**

Non risultano definiti con sentenza passata in giudicato procedimenti penali 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.

Non risultano pendenti procedimenti a carico di attuali e/o pregressi vertici societari (Organi sociali; Direttori Generali) per:

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

Risultano allo stato pendenti alcuni procedimenti di natura penale riguardanti autisti della Società coinvolti in sinistri o in fatti avvenuti comunque in occasione dello svolgimento delle attività di servizio, che hanno assunto, per varie ragioni, rilevanza penale. Per detti procedimenti, 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 risultano allo stato pendenti altri procedimenti di natura penale.

## **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.

### **Adesione al consolidato fiscale**

La Società ha aderito all'opzione del consolidato fiscale ai sensi dell'art. 117 D.P.R. 917/86 ("TUIR") dall'esercizio 2013 e rinnovato l'opzione fino all'esercizio 2019-2021.

**Informativa relativa all'articolo 2497 ter**

La Società è sottoposta ad attività di direzione e coordinamento della Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.. La Società opera in accordo alle Linee Guida ed alle Disposizioni Organizzative del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Si evidenzia che - oltre alle richiamate Disposizioni Organizzative - la Società tiene in considerazione le indicazioni emesse dalla controllante, in particolare, tra l'altro sulle scelte operate per le operazioni poste in essere ai fini della Responsabilità Amministrativa della Società (D.lgs. n. 231 del 2001).

**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, oggettivi, 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 2019 la Società ha consolidato il proprio campo di azione, con riferimento all'ambito principale del TPL nel territorio italiano nonché all'estero in Olanda, e, tale percorso proseguirà virtuoso nel corso del 2020 con particolare focus ai servizi TPL ed all'integrazione ferro-gomma che rappresenta uno dei pilastri del Piano Industriale 2019-2023 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

In particolare, si evidenzia che nel corso dei primi mesi del 2020 la controllata Busitalia Veneto ha ricevuto la notifica dell'avvenuta aggiudicazione della gara per la concessione dei servizi TPL per il bacino di Padova che consentirà alla società di godere un orizzontale temporale di 11 anni oltre alla presenza nel bacino di Rovigo attraverso atti d'obbligo imposti dalla Provincia, in attesa del nuovo bando di gara per la concessione pluriennale dei servizi di detto Bacino.

Per quanto concerne la controllata Busitalia Campania, la società è stata ammessa al bando di gara di alcuni lotti per l'esercizio del TPL nella Regione Campania e nel corso del 2020 sarà impegnata nell'elaborazione delle offerte la cui scadenza è prevista prima dell'inizio dell'estate.

Con riferimento alla controllata Qbuzz BV, già dalla fine del mese dicembre 2018 è stato avviato il servizio nella provincia di Zuid-Holland (DMG) e, nel corso del 2019, è stato confermato il rinnovo della concessione dell'area di Groningen Drenthe (entrambe con contratti di durata rispettivamente di 8 e 10 anni) con volumi complessivi di fatturato annuali pari a circa 155 milioni di euro, e vantando la flotta bus più green d'Europa grazie all'elevata presenza di autobus elettrici nel parco.

Con riferimento al bacino dei servizi di TPL Urbano di Firenze ed Extraurbano della Regione Toscana, si riscontra ancora per il 2020 una situazione di forte incertezza all'esito di taluni contenziosi sfavorevoli alle società Busitalia nel corso del 2019. E' ancora pendente un contenzioso (all'esito della sentenza avversa dinanzi al TAR il consorzio Mobit farà ricorso dinanzi al Consiglio di Stato) e si segnala che, in ogni caso, le complesse attività di subentro all'*incumbent*, qualora Busitalia (e le sue controllate rientranti nel perimetro della Gara Toscana) fosse soccombente, lasciano ipotizzare un prosieguo dei servizi nel corso dell'esercizio 2020.

Busitalia è comunque sempre attenta al mercato ed alla stagione delle gare sia in ambito nazionale che internazionale, sia in bacini dove viene ricoperta la funzione di *incumbent*, sia in ambiti ad oggi non presidiati, 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 e sempre più sostenibile.

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.

Il 2020 sarà impattato dal diffondersi in Italia del virus COVID-19 (c.d. "coronavirus") per le cui considerazioni si rinvia alla sezione relativa ai Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio.

Firenze, 17 marzo 2020

Per il Consiglio di Amministrazione

 Il Presidente



**Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019**

## **Prospetti contabili**

**SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA**

valori in unità di euro

	Note	31.12.2019	31.12.2018*
<b>Attività</b>			
Immobili, impianti e macchinari	6	78.500.508	67.098.158
Investimenti immobiliari	7	4.114.300	4.297.243
Attività immateriali	8	19.625.373	19.336.347
Attività per imposte anticipate	9	1.109.920	1.111.268
Partecipazioni	10	60.397.824	61.310.324
Altre attività non correnti	11	36.279	36.279
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>163.784.204</b>	<b>153.189.618</b>
Rimanenze	12	3.739.072	3.591.537
Crediti commerciali correnti	13	72.794.722	53.887.066
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	14	15.889.468	25.160.843
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	15	52.021	22.990
Crediti tributari	16	497.560	116.295
Altre attività correnti	11	32.098.715	27.141.576
<b>Totale attività correnti</b>		<b>125.071.558</b>	<b>109.920.308</b>
<b>Totale attività</b>		<b>288.855.763</b>	<b>263.109.926</b>
<b>Patrimonio Netto</b>			
Capitale sociale	17	73.000.000	73.000.000
Riserve	17	9.725.609	9.696.361
Riserve di valutazione	17	(3.190.720)	(3.194.988)
Utili (Perdite) portati a nuovo	17	8.884.840	8.329.123
Utile (Perdite) d'esercizio	17	910.528	584.965
<b>Totale Patrimonio Netto</b>		<b>89.330.257</b>	<b>88.415.461</b>
<b>Passività</b>			
Debiti verso soci per finanziamenti non correnti	18	36.910.200	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	18	32.304.013	27.779.257
TFR e altri benefici ai dipendenti	19	18.348.146	19.610.593
Fondi rischi e oneri	20	5.623.269	5.837.241
Passività per imposte differite	9	519.763	519.763
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	21	5.226.553	-
Altre passività non correnti	22	134.289	133.144
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>99.066.233</b>	<b>53.879.997</b>
Debiti verso soci per finanziamenti gruppo	18	40.000.000	54.899.302
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	18	8.675.300	6.662.122
Debiti commerciali correnti	23	24.413.192	33.207.678
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	21	2.614.175	3.106.907
Altre passività correnti	22	24.756.606	22.938.458
<b>Totale passività correnti</b>		<b>100.459.273</b>	<b>120.814.467</b>
<b>Totale passività</b>		<b>199.525.506</b>	<b>174.694.465</b>
<b>Totale Patrimonio Netto e passività</b>		<b>288.855.763</b>	<b>263.109.926</b>

\* La Società ha applicato l'IFRS 16 al 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

**CONTO ECONOMICO***valori in unità di euro*

	Note	2019	2018*
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	24	119.822.365	120.522.641
Altri proventi	25	22.058.821	22.389.186
<b>Totale ricavi e proventi</b>		<b>141.881.186</b>	<b>142.911.827</b>
Costo del personale	26	(78.523.097)	(78.680.337)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	27	(16.104.478)	(16.602.567)
Costi per servizi	28	(30.311.132)	(29.478.316)
Costi per godimento beni di terzi	29	(1.254.663)	(3.445.271)
Altri costi operativi	30	(4.050.591)	(4.207.444)
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(130.243.961)</b>	<b>(132.413.935)</b>
<b>Ammortamenti</b>	31	(13.114.441)	(9.920.497)
<b>Svalutazioni e perdite (riprese) di valore</b>	32	(182.879)	-
<b>Accantonamenti</b>		-	-
<b>Risultato operativo</b>		<b>(1.660.095)</b>	<b>577.395</b>
Proventi finanziari	33	4.675.854	3.485.609
Oneri finanziari	34	(2.233.189)	(3.341.966)
<b>Totale proventi e oneri finanziari</b>		<b>2.442.665</b>	<b>143.643</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>782.570</b>	<b>721.037</b>
Imposte sul reddito	35	127.958	(136.072)
<b>Risultato del periodo delle attività continuative</b>		<b>910.528</b>	<b>584.965</b>
<b>Risultato delle attività operative cessate al netto degli effetti fiscali</b>		-	-
<b>Risultato netto d'esercizio</b>		<b>910.528</b>	<b>584.965</b>

\*La Società ha applicato l'IFRS 16 al 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

**CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO***valori in unità di euro*

	Note	2019	2018*
<b>Risultato netto d'esercizio</b>		<b>910.528</b>	<b>584.965</b>
<b>Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:</b>			
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	17	5.616	434.611
Effetto fiscale Utili /(perdite) relativi a benefici attuariali	17	(1.348)	(104.306)
<b>Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale:</b>			
Quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari		-	-
Differenze di cambio		-	-
<b>Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali</b>		<b>4.268</b>	<b>330.305</b>
<b>Totale Conto economico complessivo dell'esercizio</b>		<b>914.796</b>	<b>915.270</b>

\*La Società ha applicato l'IFRS 16 al 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

## PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

valori in unità di euro

	Riserve						Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
	Capitale sociale	Riserve			Riserve di valutazione					
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti				
<b>Saldo al 1 gennaio 2018</b>	<b>73.000.000</b>	<b>1.359.662</b>	-	<b>8.249.598</b>	-	<b>(3.525.293)</b>	<b>6.083.967</b>	<b>6.674.216</b>	<b>1.742.008</b>	<b>87.500.191</b>
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Distribuzione dividendi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente	-	87.100	-	-	-	-	87.100	1.654.907	(1.742.008)	-
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Utile/(Perdite) complessivo rilevato</b>	-	-	-	-	-	<b>330.305</b>	<b>330.305</b>	-	<b>584.965</b>	<b>915.270</b>
<i>di cui:</i>										
<i>Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali</i>	-	-	-	-	-	<i>434.611</i>	<i>434.611</i>	-	-	<i>434.611</i>
<i>Effetto fiscale utili/(perdite) relativi a benefici attuariali</i>	-	-	-	-	-	<i>(104.306)</i>	<i>(104.306)</i>	-	-	<i>(104.306)</i>
<i>Utile/(Perdita) d'esercizio</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	<i>584.965</i>	<i>584.965</i>
<b>Saldo al 31 dicembre 2018</b>	<b>73.000.000</b>	<b>1.446.762</b>	-	<b>8.249.598</b>	-	<b>(3.194.988)</b>	<b>6.501.372</b>	<b>8.329.123</b>	<b>584.965</b>	<b>88.415.461</b>
<b>Effetti della prima applicazione dell'IFRS 16 al netto dell'effetto fiscale</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo al 1° gennaio 2019</b>	<b>73.000.000</b>	<b>1.446.762</b>	-	<b>8.249.598</b>	-	<b>(3.194.988)</b>	<b>6.501.372</b>	<b>8.329.123</b>	<b>584.965</b>	<b>88.415.461</b>
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Distribuzione dividendi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente	-	29.248	-	-	-	-	29.248	555.717	(584.965)	-
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Utile/(Perdite) complessivo rilevato</b>	-	-	-	-	-	<b>4.268</b>	<b>4.268</b>	-	<b>910.528</b>	<b>914.796</b>
<i>di cui:</i>										
<i>Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali</i>	-	-	-	-	-	<i>5.616</i>	<i>5.616</i>	-	-	<i>5.616</i>
<i>Effetto fiscale utili/(perdite) relativi a benefici attuariali</i>	-	-	-	-	-	<i>(1.348)</i>	<i>(1.348)</i>	-	-	<i>(1.348)</i>
<i>Utile/(Perdita) d'esercizio</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	<i>910.528</i>	<i>910.528</i>
<b>Saldo al 31 dicembre 2019</b>	<b>73.000.000</b>	<b>1.476.010</b>	-	<b>8.249.598</b>	-	<b>(3.190.720)</b>	<b>6.534.888</b>	<b>8.884.840</b>	<b>910.528</b>	<b>89.330.257</b>

\*La Società ha applicato l'IFRS 16 al 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate

**RENDICONTO FINANZIARIO**

valori in unità di euro

	2019	2018*
<b>Utile/(perdita) di esercizio</b>	<b>910.528</b>	<b>584.965</b>
Imposte sul reddito	(127.958)	136.072
Proventi/(oneri) finanziari	(2.806.974)	(2.024.260)
Ammortamenti	13.114.441	9.920.497
Accantonamenti e svalutazioni	901.327	1.664.023
Variazione delle rimanenze	(147.535)	(269.136)
Variazione dei crediti commerciali	(19.090.535)	10.668.807
Variazione dei debiti commerciali	(8.794.486)	2.924.910
Variazione delle altre passività	1.819.293	892.786
Variazione delle altre attività	(4.957.139)	8.540.562
Utilizzi fondi rischi e oneri	(782.150)	(7.424.029)
Pagamento benefici ai dipendenti	(1.407.101)	(1.795.257)
Variazione dei crediti/debiti per imposte che non generano flussi di cassa	(253.307)	188.149
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' OPERATIVA</b>	<b>(22.532.123)</b>	<b>23.423.124</b>
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(24.828.564)	(27.819.064)
Investimenti in attività immateriali	(1.095.115)	(304.853)
Investimenti in partecipazioni	(7.500)	-
<b>Investimenti al lordo dei contributi</b>	<b>(25.931.179)</b>	<b>(28.123.918)</b>
Contributi-immobili, impianti e macchinari	1.107.153	-
<b>Contributi</b>	<b>1.107.153</b>	<b>-</b>
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	193.651	1.006
Disinvestimenti in attività immateriali	-	10.000
Disinvestimenti in partecipazioni e utili	920.000	-
<b>Disinvestimenti</b>	<b>1.113.651</b>	<b>11.006</b>
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO</b>	<b>(23.710.374)</b>	<b>(28.112.912)</b>
Variazione delle passività del leasing	7.840.728	-
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	9.667.816	8.494.496
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	17.013.178	5.779.114
Variazione delle attività finanziarie	9.353.500	(20.135.991)
Variazione delle passività finanziarie	(3.106.907)	(6.090.975)
Dividendi	4.592.686	3.376.580
Variazioni patrimonio netto	-	(461.966)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' FINANZIARIA</b>	<b>45.361.001</b>	<b>(9.038.742)</b>
<b>Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio</b>	<b>29.031</b>	<b>(13.143.564)</b>
<b>Disponibilità liquide a inizio periodo</b>	<b>22.990</b>	<b>13.166.554</b>
<b>Disponibilità liquide a fine periodo</b>	<b>52.021</b>	<b>22.990</b>

\*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.

## 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 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 2019 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.

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 2018, ad eccezione di quanto descritto nei successivi paragrafi.

### **Continuità aziendale**

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. In particolare, Busitalia Sita Nord opera nei seguenti bacini:

- della Regione Toscana per conto delle società consortili titolari del servizio TPL extraurbano con ricavi complessivi pari a 26.903 mila euro (per il servizio urbano di Firenze opera la controllata Ataf Gestioni).
- della Regione Toscana per i Servizi a Mercato (The Mall Firenze, Volainbus etc) con ricavi complessivi pari a 3.930 mila euro;
- della Regione Umbria per l'espletamento dei Servizi TPL di gomma, ferro e navigazione e Servizi a mercato con ricavi complessivi pari a 89.309 mila euro.

Inoltre, la società nel corso degli anni si è diversificata in vari segmenti di mercato anche attraverso il controllo di società in Italia e all'estero.

### **Impatti derivanti dall'esito del procedimento della Gara Toscana**

A tal riguardo, Busitalia, che fa parte del Consorzio Mobit, attende gli esiti del contenzioso attivato dal Consorzio Mobit. Quest'ultimo ha comunicato di aver incaricato un professionista indipendente (che non era ricompreso nel collegio difensivo che ha seguito la precedente fase giudiziaria) allo scopo di analizzare gli atti del giudizio pendente dinanzi al TAR Toscana, e fornire, attraverso un parere legale, gli elementi utili per valutare il rischio reale di soccombenza.

Nel parere, il professionista incaricato afferma che "il rischio di soccombenza rispetto al ricorso principale proposto da Mobit e, in particolare, rispetto al motivo di impugnazione esaminato nel presente parere, è classificabile come "possibile". In tale ambito, perdura peraltro uno stato di incertezza anche in relazione alla complessità delle attività propedeutiche all'eventuale subentro del nuovo gestore, che implicano il trasferimento di beni mobili ed immobili, nonché di tutto il personale funzionale alla prestazione del servizio.

Infatti, la dimensione e articolazione dei servizi, la complessità di trasferire al nuovo operatore gli immobili, i bus e il personale non solo della Società, ma anche degli altri operatori regionali sono tali che difficilmente gli elementi salienti del percorso potranno concretizzarsi in tempi rapidi.

In ogni caso, gli Amministratori hanno provveduto, in sede di predisposizione del bilancio d'esercizio, a valutare i potenziali effetti derivanti dall'eventuale subentro del nuovo gestore per i servizi in Toscana.

Per il trasferimento di tali *assets* al subentrante, quest'ultimo è tenuto a corrispondere un prezzo ragguagliato al valore di mercato od al valore netto contabile dei beni così come meglio specificato nella documentazione di gara.

Questa stima evidenzia una ragionevole aspettativa – pur nel quadro complessivo di incertezza sopra descritta - circa il recupero integrale del valore del capitale investito, ivi incluso quello relativo alla controllata Ataf Gestioni.

Le incertezze sopra descritte relative alla Gara Toscana, 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.

### **Impatti derivanti dalla Gara Direzione Regionale Umbria**

Con riferimento alla situazione della Direzione Regionale Umbria, la Regione Umbria ha emanato, come più oltre riferito, la Delibera della Giunta Regionale n. 709 del 25 giugno 2018 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. E' ragionevole ritenere quindi che per i prossimi 12 mesi la Società proseguirà l'esercizio in forza di atti d'obbligo imposti dalla Regione Umbria. La Società ha impugnato la delibera nel corso del 2018 dinanzi al TAR.

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 principalmente derivanti dall'evoluzione del procedimento di gara in Toscana sui valori di bilancio al 31 dicembre 2019.

### 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:

<b>Categoria</b>	<b>Aliquota di ammortamento</b>
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 *leasing*

### i. Individuazione

Alla data di inizio di un contratto di locazione o di affitto in generale (*inception date*, anteriore tra quella di stipula del contratto e quella in cui le parti si impegnano a rispettare i termini contrattuali) e, successivamente, ad ogni modifica dei termini e delle condizioni contrattuali, la Società verifica se lo stesso contiene o rappresenta un *leasing*. In particolare, un contratto contiene o rappresenta un *leasing* se trasferisce il diritto di controllare l'utilizzo di un bene identificato, per un periodo di tempo stabilito, in cambio di un corrispettivo. In presenza di contratti contenenti più componenti, di natura *leasing* e non *leasing*, e quindi rientranti sotto altri principi contabili, la Società provvede alla separazione delle diverse componenti.

La decorrenza del *leasing* inizia quando il locatore mette il bene a disposizione del locatario (*commencement date*) ed è determinata considerando il periodo non annullabile del contratto, cioè il periodo durante il quale le parti hanno dei diritti e degli obblighi legalmente esecutivi (*enforceable*) e include anche i *rent-free period*. A tale durata si aggiunge:

- il periodo coperto da un'opzione di rinnovo del contratto ("opzione di proroga" o *renewal option*), quando la Società è ragionevolmente certa di esercitare tale opzione;
- i periodi successivi alla data di risoluzione ("opzione di risoluzione" o *termination option*), quando la Società è ragionevolmente certa di non esercitare tale opzione.

Le opzioni di risoluzione detenute solo dal locatore non sono considerate.

La Società ha scelto di non applicare il principio IFRS 16 ai contratti di breve durata (*short term lease*), ovvero che hanno durata inferiore ai 12 mesi; ai contratti di modesto valore (*low value lease*), ovvero quelli in cui il bene, quando nuovo, oppure il valore complessivo del contratto, sono pari o inferiori a 5.000 euro. Per queste tipologie di contratto la Società rileva i pagamenti dovuti come costo con un criterio a quote costanti, o con altro criterio sistematico, se maggiormente rappresentativo.

### ii. Contabilizzazione successiva

Alla data di decorrenza del *leasing*, la Società rileva l'attività per il diritto di utilizzo (*Right of Use* o RoU) nella corrispondente voce delle immobilizzazioni a seconda della natura del bene, e le passività del *leasing* (*lease liability*), classificate nelle voci Passività finanziarie correnti e non correnti. L'attività consistente nel diritto di utilizzo viene inizialmente valutata al costo, comprensivo dell'importo della valutazione iniziale della passività del *leasing*, rettificato dei pagamenti dovuti per il *leasing* effettuati alla data o prima della data di decorrenza, incrementato dei costi diretti iniziali sostenuti e di una stima dei costi che il locatario dovrà sostenere per lo smantellamento e la rimozione dell'attività sottostante o per il ripristino dell'attività sottostante o del sito in cui è ubicata, al netto degli incentivi al *leasing* ricevuti.

La passività del *leasing* viene valutata al valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing* non versati alla data di decorrenza. Ai fini dell'attualizzazione la Società utilizza, quando possibile e se evincibile dal contratto, il tasso di interesse implicito del *leasing* o, in alternativa, il tasso di finanziamento marginale (*incremental borrowing rate* IBR). I pagamenti dovuti per il *leasing* inclusi nella valutazione della passività comprendono i pagamenti fissi, i pagamenti variabili che dipendono da un indice o un tasso, gli importi che si prevede di pagare a titolo di garanzia sul valore residuo, il prezzo di esercizio di un'opzione di acquisto (che la Società ha la ragionevole certezza di esercitare), i pagamenti dovuti in un periodo di rinnovo facoltativo (se la Società ha la ragionevole certezza di esercitare l'opzione di rinnovo) e le penalità di risoluzione anticipata (a meno che la Società non abbia la ragionevole certezza di non risolvere anticipatamente il *leasing*).

Successivamente, l'attività per il diritto di utilizzo viene ammortizzata a quote costanti per l'intera durata del contratto, a meno che il contratto stesso non preveda il trasferimento della proprietà al termine della durata del *leasing*, ovvero il costo del *leasing* non rifletta il fatto che il locatario eserciterà l'opzione d'acquisto. In tale ultimo caso l'ammortamento sarà il più breve tra la vita utile del bene e la durata del contratto. Le vite utili stimate delle attività per il diritto di utilizzo sono calcolate secondo il medesimo criterio applicato alle voci di immobilizzazioni di riferimento. Inoltre, l'attività per il diritto di utilizzo viene diminuita delle eventuali perdite per riduzione di valore (*impairment*) in relazione alla CGU cui lo stesso Diritto fa parte e rettificata al fine di riflettere le rimisurazioni della passività del *leasing*.

La passività del *leasing*, successivamente alla valutazione iniziale alla data di decorrenza, è valutata al costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo ed è rimisurata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il *leasing* derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che la Società prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando la Società modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, proroga o risoluzione. Quando la passività del *leasing* viene rimisurata, il locatario procede ad una corrispondente modifica dell'attività per il diritto di utilizzo. Se il valore contabile dell'attività per il diritto di utilizzo è ridotto a zero, la modifica viene rilevata nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, la Società espone le attività per il diritto di utilizzo nelle stesse voci nelle quali sarebbero esposte le attività sottostanti il *leasing*, se fossero di proprietà, e le passività del *leasing* tra le altre passività finanziarie. A conto economico gli interessi passivi sulle passività del *leasing* costituiscono una componente degli oneri finanziari e sono esposti separatamente dalle quote di ammortamento delle attività per il diritto di utilizzo.

### **Criterio applicabile prima del 1° gennaio 2019**

La Società ha applicato l'IFRS 16 utilizzando il metodo dell'applicazione retroattiva modificata, pertanto le informazioni comparative non sono state rideterminate e continuano ad essere presentate ai sensi dello IAS 17 e dell'IFRIC 4. In particolare quindi, con riferimento ai dati comparati al 31 dicembre 2018, le Attività materiali possedute in virtù di contratti di locazione finanziaria, attraverso i quali sono sostanzialmente trasferiti alla Società i rischi e i benefici legati alla proprietà, sono riconosciute come attività 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 beneficino 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**

### **i. Classificazione e valutazione di Attività finanziarie**

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dalla Società riflette sia dal Modello di business secondo il quale vengono gestite tali attività, sia le caratteristiche dei loro flussi finanziari. Il Modello di business indica se i flussi di cassa connessi con l'attività deriveranno alla società dai soli incassi degli stessi in base al contratto, dalla vendita della attività finanziaria stessa, o da entrambi. Ai fini della valutazione circa le caratteristiche dei flussi di cassa, la Società effettua il c.d. SPPI Test (*Solely Payment of Principal and Interest Test*) a livello di singolo strumento, per definire se lo stesso genera flussi che rappresentano il solo pagamento di capitale e interessi (SPPI Test superato).

Al momento della rilevazione iniziale una attività finanziaria viene classificata in una delle seguenti categorie:

- costo ammortizzato CA
- *fair value* rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI)
- *fair value* rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL)

#### **(a) Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato**

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta esclusivamente per incassare i flussi di cassa contrattuali (Modello di *business HTC Held To Collect*); e
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI Test superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione, e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, 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.

**(b) Attività finanziarie valutate al *fair value through other comprehensive income (FVTOCI)***

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta non solo per incassare i flussi di cassa contrattuali ma anche i flussi di cassa generati dalla sua vendita (Modello di *business HTC&S Held To Collect and Sale*); e
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI Test superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, 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, 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 vengono riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Con riguardo agli strumenti di capitale, rientrati nell'ambito di applicazione dell'IFRS9 si rinvia a quanto riportato nel capitolo "Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni".

**(c) Attività finanziarie valutate al *fair value to profit e loss (FVTPL)***

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie non classificate come valutate al costo ammortizzato o al FVOCI. Vengono valutate inizialmente e successivamente al *fair value*. I costi dell'operazione e le variazioni di *fair value* sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

## ii. Classificazione e valutazione di 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.

### iii. Classificazione e valutazione degli strumenti finanziari derivati

Con riferimento agli strumenti derivati la Società si è avvalsa della facoltà di continuare ad applicare l'*hedge accounting* previsto dallo IAS 39, in attesa del completamento da parte dello IASB del progetto sul cd *macro-hedging*, di semplificazione delle operazioni di copertura.

La Società utilizza gli strumenti finanziari derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate a neutralizzare il rischio di variazioni di *fair value* di attività o passività finanziarie riconosciute in bilancio o di impegni contrattualmente definiti (*fair value hedge*) o di variazioni nei flussi di cassa attesi relativamente a operazioni contrattualmente definite o altamente probabili (*cash flow hedge*). L'efficacia delle operazioni di copertura viene documentata e testata sia all'inizio della operazione, che periodicamente (almeno a ogni data di pubblicazione del bilancio o delle situazioni infrannuali), ed è misurata comparando le variazioni di *fair value* dello strumento di copertura con quelle dell'elemento coperto (*dollar offset ratio*), o, nel caso di strumenti più complessi, attraverso analisi di tipo statistico fondate sulla variazione del rischio.

*Fair value hedge*: le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *fair value hedge* e che si qualificano come tali sono rilevate a conto economico, corrispondentemente a quanto fatto con riferimento alle variazioni di *fair value* delle attività o passività coperte attribuibili al rischio coperto attraverso l'operazione di copertura.

*Cash flow hedge*: le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *cash flow hedge* e che si qualificano come tali vengono rilevate, limitatamente alla sola quota "efficace", nel conto economico complessivo attraverso una specifica riserva di patrimonio netto ("riserva da *cash flow hedge*"), che viene successivamente riversata a conto economico al momento della manifestazione economica del sottostante oggetto di copertura. La variazione di *fair value* riferibile alla porzione inefficace viene immediatamente rilevata al conto economico di periodo. Qualora il verificarsi della operazione sottostante non sia più considerata altamente probabile, la quota della "riserva da *cash flow hedge*" a essa relativa viene immediatamente riversata a conto economico. Qualora, invece, lo strumento derivato sia ceduto, giunga a scadenza o non si qualifichi più come efficace copertura del rischio a fronte del quale l'operazione era stata accesa, la quota di "riserva da *cash flow hedge*" a esso relativa viene mantenuta sino a quando non si manifesta il contratto sottostante. La contabilizzazione della copertura come *cash flow hedge* è cessata prospetticamente.

### iv. Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

La Società applica per la determinazione delle perdite per riduzione di valore il modello previsionale della 'perdita attesa su crediti' ('*expected credit loss*' o 'ECL'). Tale modello presuppone un livello significativo di valutazione in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sull'ECL, ponderati in base alle probabilità.

I fondi copertura crediti sono valorizzati mediante il ricorso ai 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, i quali 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, i *contract asset* e i 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*. La stessa viene calcolata su un periodo corrispondente alla vita residua del credito, generalmente non superiore a 12 mesi.

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 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, la Società 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.

Inoltre, la Società ha deciso di applicare l'esenzione "*Low Credit Risk Exemption*" prevista dal principio contabile internazionale IFRS 9 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.

### **Determinazione del *fair value***

Il *fair value* degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (*bid price*) alla data di chiusura del periodo. Il *fair value* di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria: in particolare, il *fair value* degli *interest rate swap* è misurato attualizzando i flussi di cassa attesi, mentre il *fair value* dei *forward* su cambi è determinato sulla base dei tassi di cambio di mercato alla data di riferimento e ai differenziali di tasso attesi tra le valute interessate. Le attività e passività finanziarie valutate al *fair value* sono classificate nei tre livelli gerarchici di seguito descritti, in base alla rilevanza delle informazioni (input) utilizzate nella determinazione del *fair value* stesso. In particolare:

- Livello 1: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base dei prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui la Società può accedere alla data di valutazione;
- Livello 2: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di input diversi da prezzi quotati di cui al Livello 1 ma osservabili direttamente o indirettamente;
- Livello 3: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di dati di input non osservabili.

### **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.

### **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.

### **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**

#### **i. Rilevazione iniziale e valutazione successiva**

La Società rileva i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi risulti espresso in un importo che riflette il corrispettivo a cui la Società ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi stessi. La rilevazione dei ricavi si snoda attraverso il c.d. *five step model*, il quale prevede: i) l'identificazione del contratto, ii) l'identificazione delle *performance obligation*, iii) l'identificazione del corrispettivo, iv) l'allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*, v) la rilevazione del ricavo.

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 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. Nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (*performance obligation*). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, la Società 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. Per le obbligazioni di fare adempiute nel corso del tempo i ricavi vengono

rilevati nel corso del tempo (*over the time*), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi la Società utilizza il Metodo basato sugli *input* (*cost-to-cost method*). I ricavi sono rilevati sulla base degli *input* impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli *input* totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli *input* risultano distribuiti uniformemente nel tempo, la Società 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. Di seguito una breve descrizione circa la natura, le tempistiche di soddisfacimento delle *performance obligation* e i significativi termini di pagamento adottati con riferimento ai principali contratti con i clienti:

#### **Ricavi per servizi di trasporto**

I ricavi da servizio di trasporto derivano dai servizi legati al trasporto delle persone e delle merci in ambito nazionale ed estero. La voce accoglie i ricavi derivanti dai servizi a mercato (es.: i servizi the Mall e Volainbus) ed i ricavi da Contratti di Servizio con le controparti Pubbliche (MIT, Regioni, ecc.).

I ricavi per i servizi di trasporto a mercato su ferro/gomma sono regolati dalle Condizioni Generali di trasporto che si applicano sulle varie tipologie di servizio Regionale. Il contratto con il cliente è generalmente identificato nel biglietto che, viene considerato come un'unica *performance obligation* di cui il cliente può beneficiare.

I ricavi sono considerati di competenza dal momento in cui il servizio viene usufruito da parte del cliente. Nel caso di servizio reso parzialmente (ritardi, soppressioni ecc) sono previsti, secondo condizioni vigenti, rimborsi e *bonus* che vengono portati a diretta rettifica dei ricavi. La Società promuove nel corso dell'anno numerose iniziative di scontistica e promozioni volte alla fidelizzazione della clientela. La tipologia di *business* prevede incassi anticipati, tuttavia la misura temporale di tale anticipo non configura l'esistenza di una componente finanziaria significativa.

Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi il riconoscimento dei ricavi avviene *over time*.

I ricavi per i servizi di trasporto CdS sono i ricavi per i servizi di trasporto ferroviario regolati da Contratti di Servizio pluriennali stipulati con le Regioni, le Province autonome relativamente ai servizi di trasporto su gomma (ed anche ferroviario e di navigazione) di interesse locale e nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico.

I servizi di trasporto rappresentano la *performance obligation*. I ricavi sono considerati di competenza *pro rata temporis* in base a quanto previsto dal contratto. Se i servizi contrattualizzati non sono forniti nelle stesse quantità (es soppressioni) il contratto prevede il riconoscimento di rettifiche del corrispettivo. Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi il riconoscimento dei ricavi avviene *over time*.

#### ii. 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 transazione solo nella misura in cui tale importo risulta altamente probabile.



iii. Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se la Società 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.

iv. 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 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 "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 2019.

#### IFRS 16 – Leases

Il 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il nuovo standard IFRS 16 *Leases*, che è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 1986 del 31 ottobre 2017. L'IFRS 16 sostituisce il principio IAS 17 *Leases*, nonché le interpretazioni IFRIC 4 "Determinare se un accordo contiene un *leasing*", SIC 15 "Leasing operativo – Incentivi" e SIC 27 "La valutazione della sostanza delle operazioni nella forma legale del *leasing*". Il principio fornisce una nuova definizione di *lease* ed introduce un criterio basato sul controllo per distinguere i contratti di *lease* dai contratti per la fornitura di servizi. 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. Il principio si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente e in tema di rilevazione contabile prevede un unico modello di rilevazione per il locatario (*lessee*) richiedendo, quale regola generale, la rilevazione tra le attività del Diritto d'utilizzo del bene (*right-of-use asset* o RoU) e al passivo patrimoniale la Passività finanziaria (*lease liability*), che rappresenta l'obbligazione a pagare la quota capitale dei canoni di leasing. Non sono, invece, particolarmente rilevanti le modifiche introdotte dal nuovo principio contabile con riferimento al bilancio del locatore (*lessor*). Le Società del Gruppo FSI hanno completato il progetto di assessment preliminare dei potenziali impatti rivenienti dall'applicazione del nuovo principio alla data di transizione (1° gennaio 2019). Tale processo si è declinato in

diverse fasi, tra cui la mappatura dei contratti potenzialmente idonei a contenere un *lease* e l'analisi degli stessi al fine di comprenderne le principali clausole rilevanti ai fini dell'IFRS 16. Per una dettagliata descrizione di quanto previsto dal Principio, si rimanda a quanto descritto in precedenza, e successivamente con riferimento agli impatti derivanti dalla prima applicazione.

#### **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, hanno riguardano i seguenti principi: IAS 12 *Income Taxes*, IAS 23 *Borrowing Costs*, IFRS 3 *Business Combination* e IFRS 11 *Joint Arrangements*, IAS 19 *Employee Benefits* e IAS 28 *Investments in Associates and Joint Ventures*. L'applicazione delle citate novità, ove applicabile e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

#### **Emendamenti allo 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 il trattamento contabile a cui ricorrere per piani a benefici definiti in caso di modifica del piano, *curtailment* o *settlement*. Ovvero, richiedono l'utilizzo di 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'applicazione delle modifiche, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha prodotto impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

#### **Emendamenti allo 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'applicazione delle modifiche, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha prodotto impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

#### **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'applicazione dell'interpretazione, ove applicabile e per la natura dello stesso, non ha prodotto impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

#### **Emendamenti all'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, che possa essere applicato il metodo del costo ammortizzato o del *fair value through other comprehensive income* a seconda del modello di business adottato. L'applicazione delle modifiche, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha prodotto impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

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

### ***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. Il documento risulta essere stato omologato in data 29 novembre 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 richiama 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. Il documento risulta essere stato omologato in data 29 novembre 2019.

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

### ***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 (come dividendi o interessi) 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 2020.

### ***Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7***

Lo IASB ha pubblicato il documento *Interest Rate Benchmark Reform (Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7)*, che modifica le disposizioni in tema di *hedge accounting* dell'IFRS 9 e dello IAS 39.

Le modifiche entrano in vigore dal 1° gennaio 2020 ma è comunque consentita un'applicazione anticipata.

## 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 non finanziarie

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 attesa sia utilizzando dati passati e presenti, nonché informazioni in merito a circostanze future (*forward looking*).

### **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.



## 4 Effetti dell'adozione dell'IFRS 16

Di seguito gli effetti dell'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 16 *Leases*, rappresentati sia quando la Società si pone quale soggetto locatario, sia quando si configura quale locatore:

### Locatario

La Società ha applicato il principio IFRS 16 *Leases* a partire dal 1° gennaio 2019, utilizzando il metodo dell'applicazione retroattiva modificata in virtù del quale l'effetto cumulativo dell'applicazione iniziale è rilevato nel saldo di apertura degli utili portati a nuovo.

Alla data di applicazione iniziale la Società ha deciso di adottare l'espedito pratico previsto dal principio che consente di non riesaminare quali operazioni costituiscono un *leasing*; pertanto, il nuovo principio è stato applicato solo ai contratti che erano stati individuati in precedenza come *leasing*, ai sensi dello IAS 17 *Leasing* e dell'IFRIC 4 "Determinare se un accordo contiene un *leasing*". La definizione di *leasing* contenuta nell'IFRS 16 è stata perciò applicata solo ai contratti sottoscritti o modificati a partire dal 1° gennaio 2019.

Al di fuori delle esenzioni rappresentate dai contratti di breve durata e modesto valore, la Società ha iscritto, per i *leasing* classificati quali operativi ai sensi dello IAS 17, Attività per il diritto di utilizzo e Passività del *leasing*.

- le Passività del *leasing* sono state determinate al valore attuale dei pagamenti residui dovuti per i *leasing*, attualizzati utilizzando il tasso di finanziamento marginale al 1° gennaio 2019;
- le Attività per il diritto di utilizzo sono state valutate ad un importo pari alla passività del *leasing*, rettificato dell'importo di eventuali risconti passivi o ratei attivi dovuti per il *leasing* rilevati immediatamente prima della data di applicazione iniziale.

La Società ha utilizzato le seguenti semplificazioni tecniche per applicare l'IFRS 16 ai *leasing* classificati in precedenza come operativi secondo lo IAS 17.

- ha applicato un unico tasso di attualizzazione ad un portafoglio di *leasing* con caratteristiche simili;
- ha verificato la recuperabilità delle attività per diritto d'uso al 1° gennaio 2019 sulla base della valutazione effettuata in merito all'onerosità dei contratti di *leasing* in accordo alle disposizioni dello IAS 37.

Nel caso dei *leasing* classificati come finanziari secondo lo IAS 17, il valore contabile dell'attività per il diritto di utilizzo e della passività del *leasing* al 1° gennaio 2019 corrisponde al valore contabile del bene oggetto di *leasing* e della passività del *leasing* secondo lo IAS 17, immediatamente prima di tale data.

In fase di applicazione iniziale dell'IFRS 16, la Società ha rilevato Attività per il diritto di utilizzo (classificate nella voce Immobili, impianti e macchinari in funzione della natura del bene oggetto di locazione) e Passività del *leasing* (classificate nelle voci Passività finanziarie correnti e non correnti), pari a 10.196 mila euro. In fase di valutazione delle passività del *leasing*, la società ha attualizzato i pagamenti dovuti per il *leasing* utilizzando il tasso di finanziamento marginale al 1° gennaio 2019. La media ponderata del tasso applicato è risultata pari a 0,75%.

La tabella seguente riporta gli impatti dell'adozione del principio sulla situazione patrimoniale e finanziaria della Società alla data di transizione:

valori in migliaia di euro

**Impatti all'01.01.2019**

<b>ATTIVITA'</b>	
Terreni	-
Fabbricati civili	10.071
Fabbricati industriali	125
<b>TOTALE</b>	<b>10.196</b>
<b>PASSIVITA'</b>	
Passività finanziarie del leasing (non correnti)	8.036
Passività finanziarie del leasing (correnti)	2.160
<b>TOTALE</b>	<b>10.196</b>
<b>PATRIMONIO NETTO</b>	-
<b>Utili (perdite) a nuovo</b>	-

La tabella seguente riporta invece gli impatti dell'adozione del principio sul conto economico 2019:

valori in migliaia di euro

**Impatti sul conto economico**

Storno canoni <i>leasing</i>	2.569
Rilevazione ammortamento dei diritti d'uso	2.444
<b>Impatto sull'EBIT</b>	<b>125</b>
Rilevazione maggiori interessi passivi	205
<b>Impatto sull'Utile Netto</b>	<b>(80)</b>

La tabella seguente fornisce la riconciliazione tra gli impegni al 31.12.2018 rilevati secondo lo IAS 17/IFRIC 4 e le passività del leasing iscritte al 1° gennaio 2019, contabilizzate secondo l'IFRS16:

valori in migliaia di euro

**Impatti all'01.01.2019**

Impegni per <i>leasing</i> al 31 dicembre 2018 (non rilevati in bilancio)	11.766
Attualizzazione sugli impegni 2018	315
<b>Impegni per <i>leasing</i> al 31 dicembre 2018 attualizzati</b>	<b>11.451</b>
<b>Passività per <i>leasing</i> finanziari iscritte al 31 dicembre 2018</b>	-
Passività finanziarie non rilevate per esenzioni IFRS16	(1.255)
Altre variazioni	-
<b>Passività finanziarie totali per <i>leasing</i> al 1° gennaio 2019</b>	<b>10.196</b>



## 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 2019, confrontata con il saldo al 31 dicembre 2018.

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>
Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	-	-
Fondo svalutazione	-	-
<b>Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati) al netto del fondo svalutazione</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Crediti commerciali non correnti	-	-
Fondo svalutazione	-	-
<b>Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Altre attività non correnti	36	36
Fondo svalutazione	-	-
<b>Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>36</b>	<b>36</b>
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	15.902	25.168
Fondo svalutazione	(12)	(7)
<b>Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati) al netto del fondo svalutazione</b>	<b>15.889</b>	<b>25.161</b>

Crediti commerciali correnti	77.652	58.803
Fondo svalutazione	(4.857)	(4.916)
<b>Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>72.795</b>	<b>53.887</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	22	7
Fondo svalutazione	-	-
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>22</b>	<b>7</b>
Altre attività correnti	31.138	26.598
Fondo svalutazione	(5.774)	(5.627)
<b>Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>25.365</b>	<b>20.971</b>
<b>TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE</b>	<b>114.108</b>	<b>100.063</b>

\* non sono inclusi i crediti di natura tributaria e le partecipazioni

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

*valori in migliaia di euro*

	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>
Pubblica Amministrazione	62.088	50.575
Società del Gruppo	44.934	42.934
Clienti terzi	7.064	6.547
Istituti finanziari	22	7
<b>TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE</b>	<b>114.108</b>	<b>100.063</b>

	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>
Pubblica Amministrazione	55%	50%
Società del Gruppo	39%	43%
Clienti terzi	6%	7%
Istituti finanziari	-%	-%
<b>TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività finanziarie e dei crediti commerciali al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018, raggruppate per scaduto ed esposte escludendo le disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

*valori in migliaia di euro*

<b>31.12.2019</b>						
<b>Scaduti da</b>						
	<b>Non scaduti</b>	<b>0-180</b>	<b>180-360</b>	<b>360-720</b>	<b>oltre 720</b>	<b>Totale</b>
Pubblica Amministrazione (lordo)	41.101	4.748	6.506	1.163	13.209	66.727
Fondo Svalutazione	(833)	-	-	(264)	(3.541)	(4.639)
<b>Pubblica Amministrazione (netto)</b>	<b>40.268</b>	<b>4.748</b>	<b>6.506</b>	<b>898</b>	<b>9.668</b>	<b>62.088</b>
Società del Gruppo (lordo)	24.532	13.641	1.501	320	5.556	45.551

Fondo Svalutazione	(12)	-	-	-	(605)	(617)
<b>Società del Gruppo (netto)</b>	<b>24.520</b>	<b>13.641</b>	<b>1.501</b>	<b>320</b>	<b>4.951</b>	<b>44.934</b>
Clienti Terzi (lordo)	247	2.553	2.755	1.479	5.417	12.451
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	(5.387)	(5.387)
<b>Clienti terzi (netto)</b>	<b>247</b>	<b>2.553</b>	<b>2.755</b>	<b>1.479</b>	<b>30</b>	<b>7.064</b>
Istituti Finanziari (lordo)	22	-	-	-	-	22
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	-	-
<b>Istituti Finanziari (netto)</b>	<b>22</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>22</b>
<b>Totale Attività finanziarie</b>	<b>65.057</b>	<b>20.942</b>	<b>10.762</b>	<b>2.697</b>	<b>14.649</b>	<b>114.108</b>

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)
<b>Pubblica Amministrazione (netto)</b>	<b>31.907</b>	<b>8.981</b>	<b>-</b>	<b>6.881</b>	<b>2.806</b>	<b>50.575</b>
Società del Gruppo (lordo)	29.062	7.872	-	2.064	4.548	43.546
Fondo Svalutazione	(7)	-	-	-	(605)	(612)
<b>Società del Gruppo (netto)</b>	<b>29.055</b>	<b>7.872</b>	<b>-</b>	<b>2.064</b>	<b>3.943</b>	<b>42.934</b>
Clienti Terzi (lordo)	(32)	4.709	-	1.681	6.192	12.549
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	(6.002)	(6.002)
<b>Clienti terzi (netto)</b>	<b>(32)</b>	<b>4.709</b>	<b>-</b>	<b>1.681</b>	<b>190</b>	<b>6.547</b>
Istituti Finanziari (lordo)	32	-	-	-	-	32
Fondo Svalutazione	(25)	-	-	-	-	(25)
<b>Istituti Finanziari (netto)</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7</b>
<b>Totale Attività finanziarie</b>	<b>60.937</b>	<b>21.562</b>	<b>-</b>	<b>10.625</b>	<b>6.938</b>	<b>100.063</b>

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione complessiva e l'impairment derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018, così come determinati dall'agenzia di rating Standard & Poor's:

31.12.2019					
FVTPL	FVOCI	Costo ammortizzato			
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime- not impaired	Lifetime- impaired
da AAA a BBB-	-	-	15.902	76.061	20.584
da BB a BB+	-	-	-	-	-
da B a CCC	-	-	-	7.295	4.909
da C a CC	-	-	-	-	-
D	-	-	-	-	-
<b>Valori contabili lordi</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>15.902</b>	<b>83.356</b>	<b>25.493</b>
Fondo Svalutazione	-	-	12	638	9.993
<b>Valore netto</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>15.890</b>	<b>82.718</b>	<b>15.500</b>

<b>31.12.2018</b>				
<b>FVTPL</b>	<b>FVOCI</b>	<b>Costo ammortizzato</b>		
	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
da BB a BB+	-	-	-	-
da B a CCC	-	-	6.394	6.155
da C a CC	-	-	-	-
D	-	-	-	-
<b>Valori contabili lordi</b>	-	<b>25.216</b>	<b>69.138</b>	<b>16.300</b>
Fondo Svalutazione	-	(32)	(430)	(10.114)
<b>Costo ammortizzato</b>	-	<b>25.184</b>	<b>68.708</b>	<b>6.186</b>

Nel seguito il dettaglio delle variazioni riferite alle rettifiche e riprese di valore delle attività finanziarie:

*Valori in migliaia di euro*

	<i>12-months expected credit losses</i>	<i>Lifetime- not impaired</i>	<i>Lifetime- impaired</i>	<b>Totale</b>
<b>Saldo al 31 dicembre 2018</b>	<b>32</b>	<b>430</b>	<b>10.114</b>	<b>10.576</b>
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	(25)	-	-	(25)
Attività finanziarie acquisite	4	208	-	212
Utilizzo fondo svalutazione	-	-	(121)	(121)
<b>Saldo al 31 dicembre 2019</b>	<b>12</b>	<b>638</b>	<b>9.993</b>	<b>10.643</b>

## 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, Investor Relations, Assicurazioni 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 2019 e al 31 dicembre 2018, indicati al lordo degli interessi da versare, sono espone nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2019	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>							
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	40.979	40.979	4.338	4.338	16.856	14.185	1.263
Finanziamenti da soci	76.910	76.910	20.000	20.000	5.272	15.819	15.819
Passività finanziarie	7.841	7.841	1.307	1.307	1.742	3.484	-
<b>Passività finanziarie non derivate</b>	<b>125.730</b>	<b>125.730</b>	<b>25.645</b>	<b>25.645</b>	<b>23.871</b>	<b>33.488</b>	<b>17.082</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>24.413</b>	<b>24.413</b>	<b>24.413</b>	-	-	-	-
<b>Passività finanziarie derivate</b>	-	-	-	-	-	-	-

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2018	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>							
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	-	-	-	-
<b>Passività finanziarie non derivate</b>	<b>92.447</b>	<b>92.447</b>	<b>61.337</b>	<b>3.331</b>	<b>13.655</b>	<b>12.459</b>	<b>1.665</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>33.207</b>	<b>33.207</b>	<b>33.207</b>	-	-	-	-
<b>Passività finanziarie derivate</b>	-	-	-	-	-	-	-

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 dicembre 2019	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>				
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	40.979	8.675	31.041	1.263
Finanziamenti da soci	76.910	40.000	21.092	15.819
Passività finanziarie	7.841	2.614	5.227	-
<b>Totale Passività finanziarie non derivate</b>	<b>125.730</b>	<b>51.289</b>	<b>57.359</b>	<b>17.082</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>24.413</b>	<b>24.413</b>	-	-

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2018	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>				
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	34.441	6.662	26.204	1.465
Finanziamenti da soci	54.899	3.107	-	-
Passività finanziarie	3.107	3.107	-	-
<b>Totale Passività finanziarie non derivate</b>	<b>92.447</b>	<b>92.447</b>	<b>26.204</b>	<b>1.465</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>30.283</b>	<b>30.283</b>	-	-

## 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*

	<b>Valore contabile</b>	<b>Flussi finanziari contrattuali</b>	<b>Quota corrente</b>	<b>1 e 2 anni</b>	<b>2 e 5 anni</b>	<b>oltre 5 anni</b>
Tasso variabile	125.730	125.730	51.289	23.871	33.488	17.082
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo al 31 dicembre 2019</b>	<b>125.730</b>	<b>125.730</b>	<b>51.289</b>	<b>23.871</b>	<b>33.488</b>	<b>17.082</b>
Tasso variabile	92.447	92.447	64.668	13.655	12.459	1.665
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo al 31 dicembre 2018</b>	<b>92.447</b>	<b>92.447</b>	<b>64.668</b>	<b>13.655</b>	<b>12.459</b>	<b>1.665</b>

### 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*

<b>31 dicembre 2019</b>	<b>Attività finanziarie</b>	<b>Passività finanziarie</b>	<b>di cui derivati di copertura</b>
Altre attività non correnti	36	-	-
Crediti commerciali correnti	72.795	-	-
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	15.889	-	-
Disponibilità liquide	52	-	-
Altre attività correnti	24.597	-	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	-	69.214	-
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	-	5.227	-
Altre passività non correnti	-	134	-
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	-	48.675	-
Debiti commerciali correnti	-	24.413	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	-	2.614	-
Altre passività correnti	-	24.757	-

*valori in migliaia di euro*

<b>31 dicembre 2018</b>	<b>Attività finanziarie</b>	<b>Passività finanziarie</b>	<b>di cui derivati di copertura</b>
Altre attività non correnti	36	-	-
Crediti commerciali correnti	53.887	-	-
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	25.161	-	-
Disponibilità liquide	23	-	-
Altre attività correnti	19.725	-	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	-	27.779	-
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	-	-	-
Altre passività non correnti	-	133	-
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	-	61.561	-
Debiti commerciali correnti	-	33.208	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	-	3.107	-
Altre passività correnti	-	22.938	-

## 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 2019 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	Totale
Costo storico	13.052	112.569	-	11.363	509	<b>137.493</b>
Ammortamenti e perdite di valore	(4.828)	(53.488)	-	(9.281)	-	<b>(67.597)</b>
Contributi	(1.253)	(20.206)	-	(259)	-	<b>(21.718)</b>
<b>Consistenza al 01.01.2018</b>	<b>6.971</b>	<b>38.875</b>	-	<b>1.823</b>	<b>509</b>	<b>48.178</b>
Investimenti	18	18.440	-	225	9.135	<b>27.818</b>
Passaggi in esercizio	19	401	-	1	(401)	<b>20</b>
Ammortamenti	(229)	(8.181)	-	(507)	-	<b>(8.917)</b>
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-
Operazioni straordinarie	-	-	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni*	-	(1)	-	-	-	<b>(1)</b>
Incrementi dei contributi di periodo	-	-	-	-	-	-
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-
<b>Totale variazioni</b>	<b>(192)</b>	<b>10.659</b>	-	<b>(281)</b>	<b>8.734</b>	<b>18.920</b>
Costo storico	13.089	131.351	-	11.577	9.243	<b>165.260</b>
Ammortamenti e perdite di valore	(5.056)	(61.611)	-	(9.777)	-	<b>(76.444)</b>
Contributi	(1.252)	(20.206)	-	(259)	-	<b>(21.717)</b>
<b>Consistenza al 31.12.2018</b>	<b>6.781</b>	<b>49.534</b>	-	<b>1.541</b>	<b>9.243</b>	<b>67.099</b>
Costo storico	23.285	131.351	-	11.577	9.243	<b>175.456</b>
Ammortamenti e perdite di valore	(5.056)	(61.611)	-	(9.777)	-	<b>(76.444)</b>
Contributi	(1.252)	(20.206)	-	(259)	-	<b>(21.717)</b>
<b>Consistenza al 01.01.2019</b>	<b>16.977</b>	<b>49.534</b>	-	<b>1.541</b>	<b>9.243</b>	<b>77.295</b>
Investimenti	115	11.057	-	302	3.150	<b>14.624</b>
Passaggi in esercizio	-	9.103	-	51	(9.154)	-
Ammortamenti	(2.690)	(9.284)	-	(152)	-	<b>(12.126)</b>
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-
Operazioni straordinarie	-	-	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni*	-	(192)	-	(1)	-	<b>(193)</b>
Altri movimenti	9	-	-	-	-	<b>9</b>
Incrementi dei contributi di periodo	-	(568)	-	(539)	-	<b>(1.107)</b>
<b>Totale variazioni</b>	<b>(2.566)</b>	<b>10.116</b>	-	<b>(339)</b>	<b>(6.004)</b>	<b>1.207</b>
Costo storico	23.409	148.070	-	11.926	3.238	<b>186.643</b>
Ammortamenti e perdite di valore	(7.746)	(68.941)	-	(9.926)	-	<b>(86.613)</b>
Contributi	(1.252)	(19.479)	-	(798)	-	<b>(21.529)</b>
<b>Consistenza al 31.12.2019</b>	<b>14.411</b>	<b>59.650</b>	-	<b>1.202</b>	<b>3.238</b>	<b>78.501</b>
<b>Alienazioni e dismissioni*</b>						
Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni	-	(3.441)	-	(4)	-	(3.445)
Decrementi f.do ammortamento per dismissioni	-	1.954	-	3	-	1.957
Decrementi Contributi per altre dismissioni	-	1.295	-	-	-	1.295
Decrementi svalutazioni per dismissioni	-	-	-	-	-	-
<b>Totale alienazioni e dismissioni</b>	-	<b>(192)</b>	-	<b>(1)</b>	-	<b>(193)</b>
<b>Altri movimenti</b>						
Variazioni costo storico per riclassifiche	-	-	-	-	-	-
Variazioni f.do ammortamento per riclassifiche	9	-	-	-	-	9
Variazioni contributi per riclassifiche	-	-	-	-	-	-
Variazione svalutazione per riclassifiche	-	-	-	-	-	-
<b>Totale riclassifiche</b>	<b>9</b>	-	-	-	-	<b>9</b>

### Valori in migliaia di euro

di cui ATTIVITA' PER DIRITTI D'USO	Terreni, fabbricati	Totale
Costo storico	10.196	10.196
Ammortamenti e perdite di valore	-	-
Contributi	-	-
<b>Consistenza al 01.01.2019</b>	<b>10.196</b>	<b>10.196</b>
Altri movimenti	9	9
Ammortamenti	(2.444)	(2.444)
<b>Totale variazioni</b>	<b>(2.435)</b>	<b>(2.435)</b>
Costo storico	10.205	10.205



Ammortamenti e perdite di valore	(2.444)	(2.444)
Contributi	-	-
<b>Consistenza al 31.12.2019</b>	<b>7.761</b>	<b>7.761</b>

Non si rilevano oneri finanziari capitalizzati relativi alla voce "Immobili, impianti e macchinari" per l'anno 2019.

Al 31.12.2019 la voce "Immobili, impianti e macchinari" si attesta a 78.501 mila euro registrando un incremento netto di 11.402 mila euro. Come rappresentato nella tabella sopra riportata la variazione significativa è stata determinata dai seguenti fattori:

- i) investimenti complessivi dell'esercizio per 14.624 mila euro che hanno interessato principalmente per 11.057 mila euro l'acquisto di n. 39 autobus per la Direzione Regionale Umbria e n. 20 autobus concessi in usufrutto a Simet Bus SpA comprensivi di allestimenti e sistemi informativi di bordo, per 115 mila euro interventi manutentivi di natura straordinaria sui fabbricati di proprietà di terzi della Direzione Regionale Umbria, per 302 mila euro investimenti in macchine elettroniche;  
Si rilevano, inoltre, investimenti non ancora entrati in esercizio pari a 3.150 mila euro per l'acquisto di n. 14 autobus per la Direzione Regionale Umbria, e l'intervento di manutenzione straordinaria sull'immobile di Firenze Viale Dei Cadorna per la Direzione Regionale Toscana;
- ii) Ammortamenti netti di periodo pari a 12.126 mila euro che comprendono euro 2.444 mila relativi ai diritti d'uso derivanti dall'adozione dell'IFRS 16;
- iii) Disinvestimenti per 193 mila euro dovuto principalmente alla dismissione di n. 1 bus incendiato della sede regionale Umbria. Nel corso del 2019 sono stati dismessi per rottamazione n. 20 autobus in toscana e n. 83 autobus in Umbria;
- iv) Si registra inoltre il passaggio in esercizio dei cespiti per 9.154 mila euro, relativi all'entrata in esercizio di n. 20 autobus della Direzione regionale Toscana e n. 26 autobus e attrezzatura treni della Direzione Umbria;
- v) Si registra un aumento dei contributi incassati dalla Regione Toscana per 1.107 mila euro, a saldo del Progetto AVM per 568 mila euro e per l'acquisto di autobus nuovi per euro 539 mila euro;
- vi) La Società ha applicato il principio IFRS 16 rilevando all'01.01.2019 tra le immobilizzazioni le Attività per diritti d'uso pari a 10.205 mila euro riguardanti fabbricati civili e industriali.

Il dettaglio delle suddette immobilizzazioni è stato esposto nella tabella dedicata.

### 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>	
<b>Categoria</b>	<b>Valore Residuo Vincolato</b>
FABBRICATI INDUSTRIALI	694
FABBRICATI IN LOCAZIONE SOCIETA' DEL GRUPPO	950
IMPIANTI E OFFICINE	-
MOBILIO E ATTREZZATURE	-
AUTOBUS DI LINEA	4.039
MACCHINE ELETTRONICHE	233
<b>Totale complessivo</b>	<b>5.916</b>

## 7 Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio, sia al 31 dicembre 2019 che al 31 dicembre 2018, degli investimenti immobiliari.

valori in migliaia di euro

	Terreni	Fabbricati	Totale
Costo	-	11.314	11.314
Fondo Ammortamento	-	(4.681)	(4.681)
Fondo Svalutazione	-	(2.336)	(2.336)
<b>Consistenza al 31.12.2018</b>	<b>-</b>	<b>4.297</b>	<b>4.297</b>
<b>Variazioni dell'esercizio</b>			
Investimenti	-	-	-
Ammortamento	-	(183)	(183)
<b>Totale variazioni</b>	<b>-</b>	<b>(183)</b>	<b>(183)</b>
Costo	-	11.314	11.314
Fondo Ammortamento	-	(4.864)	(4.864)
Fondo Svalutazione	-	(2.336)	(2.336)
<b>Consistenza al 31.12.2019</b>	<b>-</b>	<b>4.114</b>	<b>4.114</b>

La voce Investimenti immobiliari accoglie i fabbricati non strumentali valutati al costo e comprendente le aree destinate ad uso ufficio ed officine date in locazione alla società controllata 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 31.12.2018 si evidenzia una variazione in diminuzione determinata esclusivamente dall'ammortamento netto di periodo pari a 183 mila euro. Non si rilevano cambiamenti nell'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	Altre	Avviamento	Totale
Costo storico	-	-	4.514	142	-	18.358	<b>23.014</b>
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(3.134)	-	-	-	<b>(3.134)</b>
Contributi	-	-	-	-	-	-	-
<b>Consistenza al 01.01.2018</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.380</b>	<b>142</b>	<b>-</b>	<b>18.358</b>	<b>19.880</b>
Investimenti	-	-	303	1	-	-	<b>304</b>
Passaggi in esercizio	-	-	109	(128)	-	-	<b>(19)</b>
Ammortamenti	-	-	(818)	-	-	-	<b>(818)</b>
Alienazioni e dismissioni*	-	-	(10)	-	-	-	<b>(10)</b>
<b>Totale variazioni</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(416)</b>	<b>(127)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(543)</b>
Costo storico	-	-	4.916	15	-	18.358	<b>23.289</b>
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(3.952)	-	-	-	<b>(3.952)</b>
Contributi	-	-	-	-	-	-	-
<b>Consistenza al 31.12.2018</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>964</b>	<b>15</b>	<b>-</b>	<b>18.358</b>	<b>19.337</b>
Investimenti	-	-	921	173	-	-	<b>1.094</b>
Passaggi in esercizio	-	-	14	(14)	-	-	-
Ammortamenti	-	-	(806)	-	-	-	<b>(806)</b>
<b>Totale variazioni</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>129</b>	<b>159</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>288</b>
Costo storico	-	-	5.851	175	-	18.358	<b>24.384</b>
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(4.759)	-	-	-	<b>(4.759)</b>
Contributi	-	-	-	-	-	-	-
<b>Consistenza al 31.12.2019</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.092</b>	<b>175</b>	<b>-</b>	<b>18.358</b>	<b>19.625</b>

Non si rilevano oneri finanziari capitalizzati relativi alla voce "Attività immateriali" per l'anno 2019. Le "attività immateriali" si attestano, al 31.12.2019, a 19.625 mila euro registrando una variazione in aumento di 288 mila euro, determinata dai seguenti fattori:

i) investimenti in "attività immateriali" per 1.094 mila euro e relativi a:

- per 400 mila euro all'acquisto della Licenza perpetua Bravosolution;
- per 113 mila euro allo sviluppo del software AVM per la Direzione Regionale Toscana;
- per 406 mila euro 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;
- per 175 mila euro per investimenti non ancora passati in esercizio di cui relativi agli sviluppi del Progetto Arca (release del nuovo SAP 4 Hana) per 132 mila euro e per sviluppi software AVM per la Direzione Regionale Umbria;

ii) ammortamenti di periodo pari a 806 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	4,29%	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 mila euro, la Società, in applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 "*Impairment of assets*", ha effettuato il *test* di *impairment* al fine di verificare per la "CGU Umbria" la capacità 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 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 4,29%.

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 2019 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

valori in migliaia di euro

	31.12.2018	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr. (Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2019
Perdite fiscalmente riportabili	-	-	-	-	-
Altre partite	1.111	-	(1)	-	1.110
<b>Attività per imposte anticipate</b>	<b>1.111</b>	-	<b>(1)</b>	-	<b>1.110</b>
Differenze su immobilizzazioni attività finanziarie	520	-	-	-	520
Altre partite	-	-	-	-	-
<b>Passività per imposte differite</b>	<b>520</b>	-	-	-	<b>520</b>

Non ci sono movimenti intercorsi durante l'anno 2019 per le attività per imposte anticipate. 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 ad accantonamenti operati negli esercizi precedenti e ancora in essere per 485 mila euro.

Non si rileva nessuna movimentazione dell'anno 2019 sulle 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 2019 e 2018.

valori in migliaia di euro

	Valore netto 31.12.2019	Valore netto 31.12.2018	Fondo svalutazione cumulato
<b>Partecipazioni in:</b>			
Imprese controllate	59.441	60.360	-
Imprese collegate	840	833	-
Imprese a controllo congiunto	-	-	-
Altre imprese	117	117	-
<b>TOTALE</b>	<b>60.398</b>	<b>61.310</b>	-

Le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio 2019, pari complessivamente a 912 mila euro, fanno riferimento alla cessione della partecipazione della società controllata Busitalia Simet SpA per un valore iscritto di 890 mila euro e la chiusura della partecipazione nella società Busitalia Parma per 30 mila euro, oltre alla sottoscrizione di ulteriori 8 mila euro nella controllata City Boat per aumento di capitale sociale.

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2017	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2018	Fondo Svalutazione Cumulato
		Acquisizioni / Sottoscrizioni	Alienazioni/ Rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche		
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>	<b>61.970</b>	-	-	(1.610)	-	<b>60.360</b>	<b>(1.610)</b>
ATAF GESTIONI SRL	9.088	-	-	-	-	9.088	-
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	3.498	-	-	-	-	3.498	-
SAVIT SRL	1.031	-	-	-	-	1.031	-
BUSITALIA VENETO SPA	3.025	-	-	-	-	3.025	-

BUSITALIA CAMPANIA SPA	5.900	-	-	-	-	5.900	-
BUSITALIA SIMET SPA	2.500	-	-	(1.610)	-	890	(1.610)
BUSITALIA PARMA	30	-	-	-	-	30	-
QBUZZ MOBILITY SERVICES	59	-	-	-	-	59	-
QBUZZ	36.840	-	-	-	-	36.840	-
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>	<b>833</b>	-	-	-	-	<b>833</b>	-
CITY BOAT	833	-	-	-	-	833	-
<b>Altre imprese</b>	<b>117</b>	-	-	-	-	<b>117</b>	-
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	-

	Valore Netto 31.12.2018	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2019	Fondo Svalutazione Cumulato
		Acquisizioni / Sottoscrizioni	Alienazioni/ Rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche		
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>	<b>60.360</b>	-	(920)	-	-	<b>59.441</b>	-
ATAF GESTIONI SRL	9.088	-	-	-	-	9.088	-
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	3.498	-	-	-	-	3.498	-
SAVIT SRL	1.031	-	-	-	-	1.031	-
BUSITALIA VENETO SPA	3.025	-	-	-	-	3.025	-
BUSITALIA CAMPANIA SPA	5.900	-	-	-	-	5.900	-
BUSITALIA SIMET SPA	890	-	(890)	-	-	-	-
BUSITALIA PARMA	30	-	(30)	-	-	-	-
QBUZZ MOBILITY SERVICES	59	-	-	-	-	59	-
QBUZZ	36.840	-	-	-	-	36.840	-
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>	<b>833</b>	-	-	-	-	<b>840</b>	-
CITY BOAT	833	8	-	-	-	840	-
<b>Altre imprese</b>	<b>117</b>	-	-	-	-	<b>117</b>	-
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 31.12.2019	% di partecipazioni	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2019 (b)	Differenza (a-b)
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>								
ATAF GESTIONI SRL	Firenze	5.927.480	7.162.215	19.341.716	70%	13.539.201	9.087.830	4.451.371
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	Roma	3.497.788	4.110.849	8.392.285	100%	8.392.285	3.497.788	4.894.497
SAVIT SRL	Perugia	1.000.000	2.933	1.037.066	100%	1.037.066	1.030.677	6.389
BUSITALIA CAMPANIA SPA	Salerno	5.900.000	382.160	4.537.710	100%	4.537.710	5.900.000	(1.362.290)
QBUZZ B.V.	Amersfoort	400.000	1.302.107	9.483.583	100%	9.483.583	36.840.202	(27.356.619)
QBUZZ MOBILITY SERVICE B.V.	Amersfoort	18.000	-	(16.652)	100%	(16.652)	59.100	(75.752)
BUSITALIA VENETO SPA	Padova	5.500.000	252.196	7.340.555	55%	4.037.305	3.025.000	1.012.305

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

- **Busitalia Campania:** Per l'avviamento realizzato al momento di acquisizione del Ramo TPL la Società, in applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 "*Impairment of assets*", ha effettuato il relativo test al fine di verificare la capacità della unica CGU "Busitalia Campania" di remunerare il capitale investito. Il test è stato effettuato confrontando il Capitale Investito Netto con il valore recuperabile della CGU. Il valore recuperabile della CGU è stato determinato con riferimento al maggiore tra il *fair value* ed il valore d'uso.

Il tasso di attualizzazione utilizzato è stato un "WACC" pari a 4,87%.

Ai fini dello svolgimento del test di *impairment* relativo alla recuperabilità dell'avviamento iscritto nel presente bilancio, gli amministratori nella formulazione delle loro assunzioni hanno considerato valori patrimoniali e flussi reddituali futuri coerenti con quelli risultanti dal piano industriale 2019-2023, approvato dal Consiglio di Amministrazione, e prendendo in considerazione l'orizzonte temporale 2019-2030 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 2021 per i successivi nove anni. Non sono emerse perdite di valore per la CGU sottoposta al test.

- **QBUZZ B.V.:** Per le differenze risultanti tra i valori di carico della società rispetto alla corrispondente frazione di Patrimonio netto, la Società in assenza di indicatori di potenziale perdita di valore non ha effettuato il test di *impairment* anche alla luce del relativo andamento prospettico di piano.
- **Ataf Gestioni:** Si rileva che Ataf Gestioni ha un patrimonio netto di molto superiore al valore di carico della partecipazione e che avendo un proprio avviamento iscritto in bilancio, ha provveduto ad effettuare l'*impairment* test annuale come previsto dai principi contabili IFRS.

E' altresì importante segnalare che nei confronti di Ataf Gestioni, essendo tale società fortemente impattata dagli esiti della Gara Toscana, Busitalia, e gli altri soci di minoranza, dall'approvazione del bilancio chiuso al 31

dicembre 2014 e per tutti i successivi bilanci, 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 Ataf Gestioni avesse 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.

## 11 Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

*valori in migliaia di euro*

	31.12.2019			31.12.2018			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	-	5.854	5.854	-	6.001	6.001	-	(147)	(147)
Crediti per IVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ministero dell'Economia e delle Finanze	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre Amministrazioni dello Stato	-	18.589	18.589	-	14.850	14.850	-	3.739	3.739
Debitori diversi e ratei/risconti	36	13.429	13.465	36	11.918	11.954	-	1.511	1.511
<b>Totale</b>	<b>36</b>	<b>37.872</b>	<b>37.908</b>	<b>36</b>	<b>32.769</b>	<b>32.805</b>	<b>-</b>	<b>5.103</b>	<b>5.103</b>
Fondo svalutazione	-	(5.774)	(5.774)	-	(5.627)	(5.627)	-	(147)	(147)
<b>Totale netto fondo svalutazione</b>	<b>36</b>	<b>32.099</b>	<b>32.135</b>	<b>36</b>	<b>27.142</b>	<b>27.178</b>	<b>-</b>	<b>4.957</b>	<b>4.957</b>

Non si rilevano crediti verso il MEF e il MIT.

La voce "**Altri crediti verso società del gruppo**" si attesta a 5.854 mila euro con una variazione in diminuzione di 147 mila euro dovuti a una variazione sui crediti verso la capogruppo FSI per il consolidato fiscale e un maggior credito verso Sita Spa in liquidazione per un rimborso cause giuslavoristiche sostenute da Busitalia ma di competenza della controparte. Sostanzialmente invariati i movimenti rispetto alle altre società. Nel valore complessivo della voce sono inclusi:

- crediti verso Busitalia Rail Service pari a 600 mila euro di cui 417 mila euro per aver anticipi versamento del saldo IRES 2015;
- crediti verso la capogruppo FSI di 1.537 mila euro relativi principalmente a Crediti per ritenute subite e IRES (partite sorte in virtù dell'adesione al consolidato fiscale) di 1.361 mila euro;
- crediti verso Sita S.p.A. in liquidazione per complessivi di 3.656 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. In aumento rispetto allo scorso anno di 94 mila euro.

La voce **"Debitori diversi e ratei/risconti"** si attesta complessivamente a 13.465 mila euro di cui 13.429 mila euro sono correnti con una variazione in aumento di 1.511 mila euro rispetto all'esercizio precedente. La variazione in diminuzione è determinata principalmente dai debiti definiti nell'accordo di vendita della partecipazione di Busitalia Simet SpA per un importo pari a 1.200 mila euro.

I crediti inclusi nella voce **"Altre Amministrazioni dello Stato"** si attestano a 18.589 mila euro e fanno riferimento principalmente ai 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.

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*

	<b>Valori al 31.12.2018</b>	<b>Incrementi</b>	<b>Incassi</b>	<b>Decrementi</b>	<b>Riclassifiche</b>	<b>Altre variazioni</b>	<b>Valori al 31.12.2019</b>
In conto esercizio	14.101	9.543	(5.943)			139	17.840
In conto impianti	749						749
<b>Totale</b>	<b>14.850</b>	<b>9.543</b>	<b>(5.943)</b>			<b>139</b>	<b>18.589</b>

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*

	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>	<b>Variazione</b>
Nazionali	32.135	27.178	4.957
Paesi dell'area euro	-	-	-
Regno Unito	-	-	-
Altri paesi europei (UE non Euro)	-	-	-
Altri paesi europei non UE	-	-	-
Stati Uniti	-	-	-
Altri paesi	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>32.135</b>	<b>27.178</b>	<b>4.957</b>

#### **Informativa ex. Lege 4 agosto 2017, n. 124**

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



valori in unità di euro

<b>Soggetto Erogante</b>	<b>Natura del Contributo</b>	<b>Importo Contributo Incassato nel corso dell'esercizio</b>	<b>Data di incasso</b>
Ministero del lavoro (Regione Toscana)	Contributi CCNL 2019 I Acconto	1.495.447,98	20/03/2019
Ministero del lavoro (Regione Toscana)	Contributi CCNL 2019 II Acconto	897.268,79	28/11/2019
Ministero del lavoro (Regione Toscana)	Contributi CCNL 2018 Saldo	1.009.504,90	23/08/2019
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2019 Acconto	527.580,94	04/11/2019
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2018 Saldo	1.686.984,81	23/10/2019
Ministero del lavoro (Regione Toscana)	Recupero Oneri malattia 2013 F24	326.465	16/08/2019

## 12 Rimanenze

La voce si attesta a 3.739 mila euro sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente (incremento di circa 148 mila euro).

valori in migliaia di euro

	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>	<b>Variazione</b>	
Materie prime, sussidiarie e di consumo	3.854	3.722	132	
Fondo svalutazione	(131)	(131)	-	
<b>Valore netto</b>	<b>3.723</b>	<b>3.591</b>	<b>132</b>	
<b>Acconti</b>	<b>16</b>	<b>-</b>	<b>16</b>	
<b>Totale Rimanenze</b>	<b>3.739</b>	<b>3.591</b>	<b>148</b>	

La voce è così composta:

valori in migliaia di euro

<b>Materiali</b>	<b>Valore lordo</b>	<b>Fondo Svalutazione</b>	<b>Valore netto</b>
Carburanti	665	-	665
Ricambi	2999	-	2.999
Materiale Utilizzo	190	(131)	59
	<b>3.854</b>	<b>(131)</b>	<b>3.723</b>

## 13 Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

valori in migliaia di euro

	<b>31.12.2019</b>			<b>31.12.2018</b>			<b>Variazione</b>		
	<b>Non Correnti</b>	<b>Correnti</b>	<b>Tot</b>	<b>Non Corr</b>	<b>Corr</b>	<b>Tot</b>	<b>Non Corr</b>	<b>Corr</b>	<b>Tot</b>
Clienti ordinari	-	5.720	5.071	-	6.765	6.765	-	(1.045)	(1.045)
Crediti da Contratto di Servizio:									
- Contratto di Servizio verso le Regioni	-	48.137	48.786	-	39.661	39.661	-	8.476	8.476
- Contratto di Servizio verso lo Stato	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti verso società del Gruppo	-	23.795	23.795	-	12.378	12.378	-	11.417	11.417

Altri crediti	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	-	<b>77.652</b>	<b>77.652</b>	-	<b>58.804</b>	<b>58.804</b>	- <b>18.848</b> <b>18.848</b>
Fondo svalutazione	-	(4.857)	(4.857)	-	(4.916)	(4.916)	- 59 59
<b>Totale netto fondo svalutazione</b>	-	<b>72.795</b>	<b>72.795</b>	-	<b>53.888</b>	<b>53.888</b>	- <b>18.907</b> <b>18.907</b>
<b>Totale crediti commerciali non correnti e correnti</b>	-	<b>72.795</b>	<b>72.795</b>	-	<b>53.888</b>	<b>53.888</b>	- <b>18.907</b> <b>18.907</b>

I Crediti commerciali al 31 dicembre 2019 si attestano a 72.795 mila euro con una variazione netta in aumento di 18.907 mila euro rispetto all'esercizio precedente. La voce è tutta composta da poste correnti.

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 diminuzione di 1.045 mila euro legata sostanzialmente alla chiusura delle partite per compensazione crediti / debiti con Umbria TPL e Mobilità.

I **"Crediti verso società del Gruppo"** si attestano a 23.795 mila euro (variazione in aumento di 11.417 mila euro) e fanno riferimento per 16.313 mila euro ai rapporti verso le società controllate principalmente per attività di *service* e distacchi di personale in aumento per effetto di minori incassi rispetto al 2018.

I **"Crediti da Contratto di Servizio verso le Regioni"** si attestano a 48.137 mila euro e fanno riferimento a crediti per contratti di servizio attivi verso gli Enti affidanti, il cui valore risulta in forte aumento rispetto all'esercizio precedente di 9.125 mila euro, principalmente per effetto dei ritardi negli incassi dei rapporti con la Regione Umbria con la quale la Società sta attivando le opportune azioni giudiziali per il graduale recupero degli incassi. L'intenso programma di recupero del credito è stato avviato già a partire dalla fine del 2018.

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:

*valori in migliaia di euro*

	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>	<b>Variazione</b>
Nazionali	72.795	53.888	18.907
Paesi dell'area euro	-	-	-
Regno Unito	-	-	-
Altri paesi europei (UE non Euro)	-	-	-
Altri paesi europei non UE	-	-	-
Stati Uniti	-	-	-
Altri paesi	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>72.795</b>	<b>53.888</b>	<b>18.907</b>

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:

*valori in migliaia di euro*

	Valore contabile								
	31.12.2019			31.12.2018			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
- Altre attività finanziarie	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Crediti per finanziamenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Altri crediti finanziari	-	15.889	15.889	-	25.161	25.161	-	(9.272)	(9.272)
<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>15.889</b>	<b>15.889</b>	<b>-</b>	<b>25.161</b>	<b>25.161</b>	<b>-</b>	<b>(9.272)</b>	<b>(9.272)</b>

Le **attività finanziarie correnti**, pari complessivamente a 15.889 mila euro al 31 dicembre 2019 sono tutte partite correnti che comprendono principalmente:

- il saldo del conto corrente intersocietario con la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane pari a 5.402 mila euro, minore di quasi 4 milioni di euro rispetto allo scorso anno per effetto di normali variazioni dei saldi della tesoreria in base a incassi e pagamenti correnti;
- credito finanziario verso la controllata Busitalia Rail Service per 6.000 mila euro, connesso alle esigenze di liquidità dell'esercizio (in diminuzione di 3 milioni di euro rispetto al 2018);
- credito finanziario verso la controllata Busitalia Campania per un importo di 4.500 mila euro, in linea con il saldo dello scorso anno;
- chiusura del credito finanziario in essere a fine 2018 verso la controllata Busitalia Simet SpA per un importo di 2.462 mila euro connesso alla vendita della partecipazione.

## 15 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

*valori in migliaia di euro*

Descrizione	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Depositi bancari e postali	22	7	15
Assegni	12	13	(1)
Denaro e valori in cassa	18	3	15
<b>Totale</b>	<b>52</b>	<b>23</b>	<b>29</b>

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

Si ricorda che dal 2018 la Società si avvale del sistema della tesoreria accentrata con la Capogruppo FSI, 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. 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:

*valori in migliaia di euro*

<b>Descrizione</b>	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>	<b>Variazione</b>
Acconti IRAP	244	-	244
Acconti IRES	253	116	(137)
<b>Totale</b>	<b>497</b>	<b>116</b>	<b>(381)</b>

La voce fa riferimento all'esposizione netta verso l'Erario per IRAP per acconti versati pari a 244 mila euro, mentre il credito IRES è relativo agli acconti versati nell'anno 2015 da Umbria Mobilità Esercizio SpA nei mesi antecedenti alla fusione per incorporazione in Busitalia Sita Nord S.r.l. Tali acconti sono stati richiesti a rimborso presso la Direzione Regionale Lazio dell'Agenzia delle Entrate.

## 17 Patrimonio netto

Le variazioni intervenute negli esercizi 2019 e 2018 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 2019, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito quote nominali per un totale complessivo di 73.000 mila euro.

### Riserva Legale

La Riserva legale della Società al 31 dicembre 2019 risulta di 1.476 mila euro incrementata rispetto all'esercizio precedente di 29 mila euro per effetto della destinazione del 5% dell'utile d'esercizio 2018 come da delibera assembleare di approvazione della Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2018.

### Riserve diverse

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

### Riserve di valutazione

La riserva di valutazione si attesta complessivamente ad un valore negativo di 3.191 mila euro e riflette la valutazione attuariale del TFR. Nel corso dell'esercizio 2019 sono stati registrati perdite attuariali per benefici ai dipendenti rilevate dalla perizia dell'attuario pari a 6 mila euro al netto dei relativi effetti fiscali pari a 1 mila euro.

### Utili/(Perdite) portati a nuovo

Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2019 si attestano a 8.885 mila euro. La variazione positiva di 556 mila euro rispetto all'esercizio precedente fa riferimento all'ammontare degli utili dell'esercizio 2018 destinati a nuovo come da delibera assembleare di approvazione della Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2018.

**Risultato dell'esercizio**

Il reddito netto, maturato nello svolgimento della normale attività produttiva dell'esercizio 2019, è pari a 911 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 31.12.2019 (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)
<b>Capitale Sociale</b>	<b>73.000</b>	<b>73.000</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Riserve di utili:</b>								
Riserva legale	1.476	1.476	-	<b>B</b>	-	-	-	-
Riserve diverse	8.250	-	8.250	<b>A,B</b>	-	-	-	-
Utili attuariali per benefici Def. Personale	(3.191)	-	-	-	-	-	-	-
Utili a nuovo	8.885	-	8.885	<b>B,C</b>	-	-	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>88.420</b>	<b>74.476</b>	<b>17.135</b>	-	-	-	-	-

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 117.890 mila euro ed è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Finanziamenti da soci	36.910	-	36.910
Debiti finanziari verso società del Gruppo	32.304	27.779	4.525
Altro	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>62.214</b>	<b>27.779</b>	<b>41.435</b>
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Finanziamenti da soci (breve termine)	40.000	54.899	(14.899)
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	8.675	6.662	2.013
Altro (breve termine)	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>48.675</b>	<b>61.561</b>	<b>(12.886)</b>
<b>Totale Finanziamenti</b>	<b>117.890</b>	<b>89.340</b>	<b>28.549</b>

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 a breve termine" pari a 40.000 mila euro fanno riferimento all'esposizione per linee di credito concesse dalla controllante FSI per far fronte principalmente alle acquisizioni delle partecipazioni, in particolare per la controllata estera QBuzz BV e per le 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.

I "debiti finanziari verso società del Gruppo", complessivamente pari a 40.979 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	31.12.2018	Effetto da Rendiconto finanziario	Variazioni area	Effetti non monetari			31.12.2019
				Nuovi leasing	Riserva CFH	Altro	
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	89.341	28.549	-	-	-	-	117.890
Variazione delle altre attività finanziarie	(25.161)	9.272	-	-	-	-	(15.889)
Variazione delle altre passività finanziarie	3.107	(493)	-	-	-	-	2.614
<b>Totale</b>	<b>67.287</b>	<b>37.328</b>	-	-	-	-	<b>104.615</b>

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 2019 confrontata con il 31 dicembre 2018:

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
<b>Posizione finanziaria netta a breve termine</b>	<b>35.348</b>	<b>39.484</b>	<b>(4.136)</b>
Conti correnti di tesoreria	(52)	(23)	(29)
Attività finanziarie correnti	(15.889)	(25.161)	9.272
Finanziamenti da soci	40.000	54.899	(14.899)
Passività finanziarie correnti	2.614	3.106	(492)
Quote corrente fin. Medio/lungo termine	8.675	6.662	2.013
<b>Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine</b>	<b>74.441</b>	<b>27.779</b>	<b>46.662</b>
Finanziamenti da soci	36.910	-	36.910
Finanziamenti a medio/lungo termine	32.304	27.779	4.525
Passività finanziarie non correnti	5.227	-	5.227
<b>Totale complessivo</b>	<b>109.789</b>	<b>67.264</b>	<b>42.526</b>

## 19 TFR e altri benefici ai dipendenti

Di seguito il dettaglio della voce:

valori in migliaia di euro

	31.12.2019	31.12.2018
Valore attuale obbligazioni TFR	18.348	19.610
Valore attuale obbligazioni CLC	-	-
Valore attuale obbligazioni Altri benefici ai dipendenti	-	-
<b>Totale valore attuale obbligazioni</b>	<b>18.348</b>	<b>19.610</b>

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

valori in migliaia di euro

	2019	2018
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	19.610	21.651
Acquisizioni di ramo	-	-
Service Costs	-	-
Interest cost (*)	150	189
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(6)	435
Anticipi/utilizzi e altre variazioni	(1.407)	(1.795)
<b>Totale obbligazioni a benefici definiti</b>	<b>18.348</b>	<b>19.610</b>

(\*) con rilevazione a Conto Economico

### Ipotesi attuariali

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

	2019	2018
Tasso di attualizzazione TFR	0,37%	0,88%
Tasso annuo incremento TFR	2,40%	2,63%
Tasso di inflazione TFR	1,20%	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%	18.537	-	-
Tasso di inflazione - 0,25%	18.163	-	-
Tasso di attualizzazione +0,25%	18.051	-	-
Tasso di attualizzazione -0,25%	18.655	-	-
Tasso di turnover +1%	18.245	-	-
Tasso di turnover -1%	18.461	-	-
<i>Duration</i> del piano	7,2		

Erogazione 1° anno	2.707
Erogazione 2° anno	2.040
Erogazione 3° anno	894
Erogazione 4° anno	1.493
Erogazione 5° anno	1.521

## 20 Fondi per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2019 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve:

*valori in migliaia di euro*

Fondi rischi e oneri	31.12.2018	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2019
F.do ristrutturazione industriale	-	-	-	-	-
F.do manutenzione ordinaria	1.850	-	(480)	(70)	1.300
Fondo imposte	-	-	-	-	-
Altri fondi	3.987	568	(232)	-	4.323
<b>Totale non corrente</b>	<b>5.837</b>	<b>568</b>	<b>(712)</b>	<b>(70)</b>	<b>5.623</b>

Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	31.12.2018	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2019
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	-	-	-	-	-
<b>Totale corrente</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

I "Fondi per rischi ed oneri" al 31 dicembre 2019 si attestano a 5.623 mila euro con una variazione complessiva in diminuzione, rispetto al 31 dicembre 2018 di 214 mila euro.

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

*valori in migliaia di euro*

	31/12/2018	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasci a Conto Economico	Altro	31/12/2019
Fondo Contenzioso personale	1.827	568	(232)	-	-	2.163
Fondo Contenzioso fornitori	160	-	-	-	-	160
Fondo Manutenzione Bus	1.850	-	(480)	(70)	-	1.300
Fondo Bilaterale	2.000	-	-	-	-	2.000
<b>Totale non corrente</b>	<b>5.837</b>	<b>568</b>	<b>(712)</b>	<b>(70)</b>	<b>-</b>	<b>5.623</b>

Come evidenziato nella tabella sopra riportata, nel corso dell'esercizio 2019 la Società ha:

- utilizzato 232 mila euro per la definizione di vertenze di natura giuslavoristica, sorte con il personale dipendente principalmente per rivendicazioni contrattuali, il cui esito giudiziario ha visto la Società soccombente;



- utilizzato 350 mila euro per la copertura di interventi manutentivi sugli autobus principalmente per revisioni motori e riparazioni telai sorti precedentemente al 2019;
- utilizzato 200 mila euro in considerazione di un accordo transattivo chiuso con il Fornitore di *full service* per adeguamento accordi contrattuali sorto nel 2018 che ha comportato un utilizzo di 130 mila euro e una sopravvenienza attiva di 70 mila euro;
- accantonato 568 mila euro relativi alla stima del potenziale impatto economico sull'esercizio 2019 degli oneri aggiuntivi che potrebbero essere riconosciuti al personale dipendente con il Rinnovo del CCNL e CCA scaduti al 31 dicembre 2017, di cui 226 mila euro riferiti al personale dipendente della Direzione Toscana e 342 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 *turnover* 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 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

	31.12.2019			Valore contabile 31.12.2018			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
<b>Passività finanziarie</b>									
Altre passività finanziarie	5.227	2.614	7.841	-	3.106	3.106	5.227	(492)	4.735
<b>Totale</b>	<b>5.227</b>	<b>2.614</b>	<b>7.841</b>	<b>-</b>	<b>3.106</b>	<b>3.106</b>	<b>5.227</b>	<b>492</b>	<b>4.735</b>

Le **passività finanziarie correnti** pari complessivamente a 7.841 mila euro fanno all'effetto dell'introduzione dell'IFRS 16 sui canoni di locazione, che la società ha applicato al 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate. La parte di passività non corrente è imputabile per 5.142 mila euro a debiti finanziari per IFRS 16 verso terzi e i restanti 84 mila euro verso Gruppo, precisamente verso la controllante Ferrovie dello Stato Italiane. Anche la parte di passività corrente è imputabile a debiti finanziari per IFRS 16 verso terzi per 2.574 mila euro e verso Gruppo (sempre Ferrovie dello Stato Italiane) per i restanti 40 mila euro.

### Opzioni di proroga/risoluzione

I contratti leasing che sono stati oggetto di IFRS 16 contengono delle indicazioni generali di rinnovo in considerazione della durata dell'affidamento del TPL. Conseguentemente la Società rivaluterà le opzioni di proroga/risoluzione ogni qualvolta si verifichi un evento significativo o un significativo cambiamento delle circostanze sotto il suo controllo.

## 22 Altre passività non correnti e correnti

Le voci di debito sono così dettagliate:

	31.12.2019			31.12.2018			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	-	127	127	-	127	127	-	-	-
Acconti verso clienti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sicurezza Sociale	-	3.530	3.530	-	3.617	3.617	-	(87)	(87)
Debiti per IVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri debiti verso società del Gruppo	-	3.802	3.802	-	3.157	3.157	-	645	645
Altri debiti e ratei/risconti passivi	134	17.298	17.432	133	16.037	16.170	1	1.261	1.262
<b>Totale</b>	<b>134</b>	<b>24.757</b>	<b>24.891</b>	<b>133</b>	<b>22.938</b>	<b>23.071</b>	<b>1</b>	<b>1.819</b>	<b>1.820</b>

La voce **"Altre passività correnti"** si attesta a 24.891 mila euro al 31 dicembre 2019 con una variazione netta in aumento di 1.820 mila euro rispetto all'esercizio precedente determinata principalmente dai seguenti fattori:

- incremento di 1.262 mila euro degli altri debiti e ratei/risconti passivi determinata principalmente dall'effetto congiunto di una:
  - decremento per 990 mila euro tra gli altri debiti imputabile principalmente alla chiusura di vecchie partite patrimoniali (credito/debito) verso Umbria TPL Mobilità per 600 mila euro e altri 300 mila sono invece per minori incassi fatti per conto di altre società;
  - incremento per 2.285 mila euro tra i ratei e risconti passivi dato principalmente dalla rilevazione del risconto passivo derivante dai ricavi del contratto di usufrutto stipulato con l'ex partecipata Busitalia Simet SpA per l'utilizzo di autobus di proprietà di Busitalia;
  - decremento pari a 33 mila euro.
- incremento di 645 mila euro tra gli altri debiti verso società del gruppo e principalmente da:
  - 180 mila euro verso la controllata Busitalia Veneto per ribaltamento dei contributi "oneri di malattia" recuperati nel 2019 ma in quota parte di competenza dell'ex Ramo Veneto;
  - 308 mila euro verso la controllata Savit per Credito Iva rinveniente dall'anno 2014 e relative sanzioni, su cui è pendente un ricorso.
  - 157 mila euro Incrementi netti di importi non significativi.

## 23 Debiti commerciali non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2019			31.12.2018			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	-	14.770	14.770	-	21.163	21.163	-	(6.393)	(6.393)
Acconti commerciali	-	9	9	-	13	13	-	(4)	(4)
Debiti commerciali v/ società del Gruppo	-	9.634	9.634	-	12.032	12.032	-	(2.398)	(2.398)
<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>24.413</b>	<b>24.413</b>	<b>-</b>	<b>33.208</b>	<b>33.208</b>	<b>-</b>	<b>(8.795)</b>	<b>(8.795)</b>

I Debiti commerciali correnti si attestano a 24.413 mila euro al 31 dicembre 2019 con un decremento di 8.795 mila euro rispetto al 31 dicembre 2018 principalmente per l'effetto congiunto di:

- diminuzione dei debiti verso fornitori generici pari 6.393 mila euro per effetto dei pagamenti effettuati negli ultimi mesi dell'esercizio e principalmente connessi all'acquisto di nuovi autobus e alla liquidità di periodo della Società oltre ad attività di chiusura di partite creditorie/debitorie;
- decremento di 2.398 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 2.760 mila euro per rapporti principalmente di *service*. La restante variazione è imputabile principalmente all'incremento di debito verso la controllata Savit per l'attività di manutenzione agli autobus.

## 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*

	2019	2018	Variazione
Ricavi da mercato	43.069	43.683	(614)
Ricavi da Regioni	76.753	76.840	(87)
<b>Totale Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>	<b>119.822</b>	<b>120.523</b>	<b>(701)</b>

*valori in migliaia di euro*

	2019	2018	Variazione
<b>Ricavi da mercato</b>	<b>43.070</b>	<b>43.683</b>	<b>(613)</b>
T.P.L. Toscana Extraurbano	8.637	8.476	161
T.P.L. Umbria Gomma	18.006	17.046	960
T.P.L. Umbria Ferro	8.494	8.583	(89)
Navigazione Umbria	1.115	1.263	(148)
Servizi a Mercato Toscana	3.930	5.425	(1.495)
Servizi a Mercato Umbria	2.888	2.890	(2)
<b>Ricavi da Regioni</b>	<b>76.752</b>	<b>76.840</b>	<b>(88)</b>
Toscana	18.266	17.720	546
Umbria Gomma	50.158	51.423	(1.265)
Umbria Ferro	7.634	7.030	604
Umbria Navigazione	694	667	27
<b>Totale</b>	<b>119.822</b>	<b>120.523</b>	<b>(701)</b>

Il saldo dei "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" mostra una diminuzione di 701 mila euro rispetto al 2018, principalmente dovuto ai seguenti fenomeni:

- Diminuzione di 1.495 mila euro dei Ricavi da servizi a mercato della Direzione Regionale Toscana principalmente per minori servizi del Volainbus (navetta che collega la stazione all'aeroporto fiorentino) a seguito dell'ingresso del servizio tranviario che effettua la stessa tratta (per 1.193 mila euro) e diminuzione del servizio noleggi (pari a 291 mila euro) e variazioni nette di 11 mila euro per gli altri servizi;
- Decrementi di 1.265 mila euro dei Ricavi da contratti di servizio gomma in capo alla Direzione Territoriale Umbria per minori percorrenze a causa dei tagli dei servizi imposti dalla Regione Umbria per il periodo luglio/settembre 2019;
- Incremento di 546 mila euro dei Ricavi da contratti di servizio gomma in capo alla Direzione Territoriale Toscana per incrementi di percorrenze in applicazione del Contratto Ponte stipulato con la Regione Toscana;
- Incrementi di 604 mila euro dei Ricavi da contratti di servizio ferro in capo alla Direzione Territoriale Umbria;
- Incremento di 960 mila euro dei Ricavi da Mercato TPL gomma Direzione Regionale Umbria per maggiori vendite di titoli di viaggio;
- Decremento netto complessivo delle altre voci di ricavo non derivanti da eventi significati e pari a 303 mila euro;

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

	Attività trasporto						Variazione		
	2019			2018			SBU1	SBU2	SBU3
	SBU1	SBU2	SBU3	SBU1	SBU2	SBU3			
Mercato geografico									
Nazionale	-	119.822	-	-	120.523	-	-	(701)	
Europeo	-	-	-	-	-	-	-	-	
Extra UE	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Totale ricavi da contratti con i clienti</b>	-	<b>119.822</b>	-	-	<b>120.523</b>	-	-	<b>(701)</b>	
Ricavi da mercato	-	43.069	-	-	43.683	-	-	(614)	
<i>Prodotti del traffico viaggiatori</i>	-	43.069	-	-	43.683	-	-	(614)	
<i>Prodotti del traffico merci</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ricavi da contratti di servizio	-	76.753	-	-	76.840	-	-	(87)	
<i>Contratto di Servizio Pub. e altri Contr</i>	-	878	-	-	895	-	-	(17)	
<i>Ricavi da Regioni</i>	-	75.875	-	-	75.945	-	-	(70)	
Altri ricavi da servizi	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Totale ricavi da contratti con i clienti</b>	-	<b>119.822</b>	-	-	<b>120.523</b>	-	-	<b>(701)</b>	
Servizi trasferiti in un determinato momento	-	-	-	-	-	-	-	-	
Servizi trasferiti nel corso del tempo	-	119.822	-	-	120.523	-	-	(701)	
<b>Totale ricavi da contratti con i clienti</b>	-	<b>119.822</b>	-	-	<b>120.523</b>	-	-	<b>(701)</b>	
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>TOTALE RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI</b>	-	<b>119.822</b>	-	-	<b>120.523</b>	-	-	<b>(701)</b>	

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

<i>Valori in migliaia di euro</i>	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>	<b>Variazione</b>
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	7.036	7.754	(718)
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti"	-	-	-
Attività da contratto	41.348	31.907	9.441
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>	<b>31.12.2019</b>	
	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	(22.548)	-
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	31.989	-
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"

*valori in migliaia di euro*

	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>Variazione</b>
<b>Obblighi tariffari e di servizio</b>			
per il trasporto viaggiatori	76.753	76.840	(87)
per il trasporto merci	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>76.753</b>	<b>76.840</b>	<b>(87)</b>

### 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 adempite (o parzialmente adempite) alla data del presente documento.

## 25 Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

*valori in migliaia di euro*

	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>Variazione</b>
Contributi sul personale	9.543	10.209	(666)
Corrispettivi Minimetro' e mobilità alternativa	3.311	3.325	(14)
Ricavi da gestione immobiliare	1.212	1.320	(108)
Rimborsi e recuperi diversi	746	722	24
Service verso controllate	3.190	3.010	180
Provvigioni attive e vendita biglietti di terzi	338	323	15
Parcheggi nelle stazioni	626	619	7
Indennizzi assicurativi attivi	272	518	(246)
Multe e penalità	141	84	57
Altre prestazioni e proventi diversi	2.668	2.256	412
Plusvalenze ordinarie	11	3	8
<b>Totale</b>	<b>22.059</b>	<b>22.389</b>	<b>(330)</b>

La voce **"Altri proventi"** si attesta a 22.059 mila euro al 31 dicembre 2019 con una variazione in diminuzione di 330 mila euro principalmente determinato da:

- Decremento dell'ammontare dei contributi per minori accertamenti dei "Rimborsi per oneri malattia" di competenza 2019 pari a 666 mila euro in considerazione delle indicazioni di Agens, in cui il Ministero attraverso l'INPS dovrebbe rimborsare circa il 10% del valore delle richieste;
- Incremento di 180 mila euro dei Ricavi da Service verso la controllata Busitalia Veneto per effetto delle variazioni di risultati raggiunti nel corso dell'esercizio;
- Incremento di 412 mila euro delle Altre prestazioni e proventi diversi relative principalmente ai Ricavi derivanti dalla stipula del contratto di usufrutto oneroso di autobus stipulato con la Società Simet Bus Spa (pari a 391 mila euro);
- Decremento di 246 mila euro dei Ricavi da indennizzi assicurativi attivi effetto che risente di incassi rilevanti ricevuti nel 2018 a fronte di sinistri di anni precedenti;
- Variazioni nette in incremento non significative di 10 mila euro.

### **Informativa ex. Lege 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 2019	9.470.515
Ministero del lavoro	Contributi CCNL conguagli anni precedenti	(51)
Ministero del lavoro	Oneri malattia 2019	72.654
<b>Totale</b>		<b>9.543.117</b>

## 26 Costo del personale

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

valori in migliaia di euro

	2019	2018	Variazione
· Salari e stipendi	61.296	61.080	216
· Oneri sociali	17.871	17.213	658
· Trattamento di fine rapporto	4.080	4.026	54
· Service Costs TFR/CLC	-	-	-
· Service Costs altri benefici definiti ai dipendenti	-	-	-
· Rimborsi per distacco personale	(9.132)	(8.139)	(993)
· Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	-	-	-
<b>Personale a ruolo</b>	<b>74.115</b>	<b>74.180</b>	<b>(65)</b>
· Salari e stipendi	200	202	(2)
<b>Personale Autonomo e Collaborazioni</b>	<b>200</b>	<b>202</b>	<b>(2)</b>
· Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	1.243	1.556	(313)
· Altri costi collegati al personale	2.397	2.077	320
<b>Altri costi</b>	<b>3.640</b>	<b>3.633</b>	<b>7</b>
Costi del personale per accantonamenti e rilasci (+/-)	568	665	(97)
<b>Totale</b>	<b>78.523</b>	<b>78.680</b>	<b>(157)</b>

Il "costo del personale" si attesta a 78.523 mila euro al 31 dicembre 2019 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 diminuzione di 157 mila euro strettamente connessa alla variazione delle risorse umane. Nella tabella seguente è riportato l'organico alla data del 31 dicembre 2019 della società suddiviso per categoria:

	2019	2018	Variazione
<b>Personale</b>			
Dirigenti	17	17	-
Quadri	45	43	2
Altro personale	1.743	1.784	(41)
<b>Totale</b>	<b>1.805</b>	<b>1.844</b>	<b>(39)</b>

Si rilevano inoltre 568 mila euro di accantonamenti e relativi alla stima del potenziale impatto economico sull'esercizio 2019 degli oneri aggiuntivi che potrebbero essere riconosciuti al personale dipendente con il Rinnovo del CCNL 1° livello scaduto al 31 dicembre 2017 di cui 226 mila euro riferiti al personale dipendente della Direzione Regionale Toscana e 341 mila euro per il personale della Direzione Regionale Umbria.

## 27 Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

*valori in migliaia di euro*

	2019	2018	Variazione
Materiali e materie di consumo	1.818	2.045	(227)
Energia elettrica e combustibili per la trazione	14.287	14.558	(271)
Accantonamenti e rilasci	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>16.104</b>	<b>16.603</b>	<b>(498)</b>

Il costo delle "materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" si attesta a 16.104 mila euro e fa riferimento per oltre l'89% 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.

## 28 Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

*valori in migliaia di euro*

	2019	2018	Variazione
Altre prestazioni collegate al trasporto	2.059	1.851	208
Pedaggio	111	87	24
<b>Prestazioni per il trasporto</b>	<b>2.170</b>	<b>1.938</b>	<b>232</b>
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	1.743	1.445	298
Manutenzioni	13.466	14.217	(751)
<b>Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati</b>	<b>15.209</b>	<b>15.662</b>	<b>(453)</b>
<b>Servizi immobiliari e utenze</b>	<b>1.800</b>	<b>1.920</b>	<b>(120)</b>
<b>Servizi amministrativi ed informatici</b>	<b>1.610</b>	<b>1.983</b>	<b>(373)</b>
<b>Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità</b>	<b>170</b>	<b>140</b>	<b>30</b>
Prestazioni professionali e consulenze	586	734	(148)
Assicurazioni	3.778	3.683	95



Costi comuni di Gruppo	980	706	274
Consulenze	57	20	37
Provvigioni alle agenzie	929	958	(29)
Altro	3.022	1.733	1.289
<b>Diversi</b>	<b>9.352</b>	<b>7.834</b>	<b>1.518</b>
<b>Totale</b>	<b>30.311</b>	<b>29.478</b>	<b>833</b>

La voce "Costi per servizi" si attesta a 30.311 mila euro al 31 dicembre 2019 con una variazione complessiva in aumento di 833 mila euro rispetto all'esercizio precedente principalmente determinata dai seguenti fattori:

- decremento di 453 mila euro dell'importo delle "Manutenzioni pulizia e altri servizi appaltati" in considerazione dell'utilizzo di fondi per la copertura di interventi manutentivi svolti su autobus principalmente per revisioni motori e riparazioni telai sorti precedentemente al 2019 pari a 350 mila euro e in diminuzione in quanto nel 2018 era stato previsto un accantonamento per la stipula dell'accordo con il fornitore *full service* di pneumatici (pari a 200 mila euro) concluso nel 2019 con una sopravvenienza di 70 mila euro;
- aumento degli altri costi per servizi pari a 1.289 mila euro dovuto principalmente al rilascio del Fondo Imposte e Tasse pari a 1 milione di euro fatto nel 2018, 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.

## 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*

	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>Variazione</b>
Canoni di <i>leasing</i> operativo	-	-	-
Canoni di locazione, oneri condom. e Imposta di registro	440	3.060	(2.620)
Noli e indennizzi di materiale rotabile	169	281	(112)
Noleggio materiale informatico	646	104	542
<b>Totale</b>	<b>1.255</b>	<b>3.445</b>	<b>(2.190)</b>

La voce "costi per godimento beni di terzi" si attesta al 31 dicembre 2019 a 1.255 mila euro in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 2,2 milioni di euro determinato principalmente dallo storno dei canoni di locazione per 2,5 milioni di euro per quelli di terzi e 32 mila euro per quelli di gruppo (in particolare con FSI) in conseguenza dell'adozione dell'IFRS 16. Il noleggio di materiale informatico invece è aumentato di 542 mila euro principalmente per l'aumento del costo per i canoni d'uso hardware e software in conto esercizio.

### 30 Altri costi operativi

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

*valori in migliaia di euro*

	2019	2018	Variazione
Altri costi	1.941	2.414	(473)
Minusvalenze	232	1	231
Oneri di gestione <i>Pool</i> da aziende di trasporto	1.878	1.792	86
<b>Totale</b>	<b>4.051</b>	<b>4.207</b>	<b>(156)</b>

La voce "Altri costi operativi" si attesta a 4.051 mila euro, registrando una variazione in diminuzione di 156 mila euro.

Tra le variazioni significative si rilevano minusvalenze per 232 mila euro determinate dalla rottamazione di un autobus della Direzione regionale Umbria in quanto incendiato e altri autobus rottamati.

Inoltre, si rileva una diminuzione di 473 mila euro degli altri costi, imputabile principalmente all'effetto nell'anno 2018 dell'accordo di chiusura firmato con la società Busitalia Simet S.p.A. dal quale emerse una sopravvenienza passiva pari a 178 mila euro a seguito della chiusura del credito verso la Società a cui si sommarono altri 149 mila euro per assorbimento di costi di marketing dalla società Busitalia Simet.

Inoltre, è stata rilevata nel 2019 una chiusura di maggiori accertamenti di imposta sui rifiuti effettuate negli anni precedenti per totali 180 mila euro.

### 31 Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

*valori in migliaia di euro*

	2019	2018	Variazione
<b>Ammortamento attività immateriali e materiali</b>			
· Ammortamento attività immateriali	806	818	(12)
· Ammortamento attività materiali	12.308	9102	3.206
Utilizzo fondo rettifiche ammortamenti	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>13.114</b>	<b>9.920</b>	<b>3.194</b>

Gli "Ammortamenti" si attestano a 13.114 mila euro al 31 dicembre 2019 con una variazione in aumento di 3.194 mila euro rispetto all'esercizio precedente strettamente connessa agli acquisti di autobus ed entrata in esercizio tutti i bus che nel 2018 erano a lavori in corso (+750 mila euro). Inoltre, nel 2019 si rileva l'effetto dell'applicazione del principio IFRS 16 che prevede l'ammortamento dei diritti d'uso per 2.443 mila euro.

## 32 Svalutazione e perdite/(riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2019	2018	Variazione
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	-	-	-
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	-	-	-
Rettifiche e riprese di valore su crediti	183	-	183
Svalutazione delle Disponibilità liquide	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>183</b>	<b>-</b>	<b>183</b>

Il saldo della voce è pari a 183 mila euro dovuto alla riduzione del fondo svalutazione crediti per adeguamento all'IFRS 9.

## 33 Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

	2019	2018	Variazione
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	-	-	-
Proventi finanziari diversi	83	109	(26)
Dividendi	4.593	3.376	1.217
Rivalutazioni di attività finanziarie	-	-	-
Interessi diversi da controllate	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>4.676</b>	<b>3.485</b>	<b>1.191</b>

Il saldo della voce si attesta a 4.676 mila euro al 31 dicembre 2019 determinato prevalentemente dai dividendi deliberati nell'esercizio 2018 dall'Assemblea della controllata Busitalia Rail Service S.r.l. pari a 3.193 mila euro e della controllata Ataf Gestioni pari a 1.400 mila euro.

## 34 Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

	2019	2018	Variazione
Oneri finanziari su debiti	1.873	1.543	330
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	150	189	(39)
Svalutazioni di attività finanziarie	5	1.610	(1.605)
Oneri finanziari IFRS 16	205	-	205
<b>Totale</b>	<b>2.233</b>	<b>3.342</b>	<b>(1.109)</b>

Gli "Oneri finanziari" si attestano a 2.223 mila euro al 31 dicembre 2019 con una variazione in diminuzione rispetto al 2018 di 1.109 mila euro determinata principalmente dai seguenti fattori:

- nel 2018 fu operata una svalutazione della partecipazione della società controllata Busitalia Simet S.p.A. per 1.610 mila euro;

- incremento degli interessi passivi e commissioni per finanziamenti e anticipazioni verso la consociata Fercredit per 330 mila euro strettamente connesse all'erogazione di nuovi finanziamenti finalizzati;
- rilevazione legata all'effetto dell'IFRS 16 degli oneri finanziari sulle locazioni passive.

### 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>		
	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>Variazione</b>
IRAP	-	268	(268)
IRES	-	-	-
Proventi da adesione consolidato fiscale	-	-	-
Imposte differite e anticipate	-	-	-
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(128)	(132)	4
<b>Totale</b>	<b>(128)</b>	<b>136</b>	<b>(264)</b>

Le imposte sul reddito di competenza dell'esercizio ammontano a 128 mila euro, interamente relative alla differenza su stima imposte anni precedenti. Non risulta stanziato alcun importo relativamente all'IRES e IRAP corrente, beneficiando la Società, in particolare, delle seguenti variazioni in diminuzione:

- Bonus accise sui carburanti: credito d'imposta non imponibile;
- Dividendi percepiti dalle società controllate Busitalia Rail Service S.r.l. e Ataf Gestioni S.r.l. assoggettati al regime di PEX ex art. 89 TUIR (non imponibili al 95%);
- Beneficio fiscale del "superammortamento" sui beni strumentali nuovi acquisiti negli anni dal 2016 al 2019.

Le stesse non generano alcun tipo di imposizione differita.

### Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	<b>2019</b>	<b>2018</b>
	<b>24%</b>	<b>24%</b>
Utile dell'esercizio	911	585
Totale imposta sul reddito	-	-
Utile ante imposte	783	721
<b>Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)</b>		
<b>Minori imposte</b>		
Bonus accisa carburanti	(2.053)	(1.931)
Dividendi da partecipazioni	(4.363)	(3.208)
Superammortamento e iperammortamento	(2.899)	(1.773)
Aiuto alla Crescita Economica (ACE)	(828)	(955)
Altre variazioni in diminuzione	(200)	(15)

<b>Maggiori imposte</b>		
IMU	81	141
Svalutazioni e accantonamenti	568	-
Spese per autoveicoli	259	323
Altre variazioni in aumento	294	1.333
Utilizzo perdite pregresse trasferite al consolidato	-	-
<b>Totale imponibile IRES</b>	<b>(6.980)</b>	<b>(5.364)</b>
<b>Totale imposte correnti sul reddito (IRES)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>IRAP</b>	<b>-</b>	<b>268</b>
<b>Differenza su stima imposte anni precedenti</b>	<b>(128)</b>	<b>(132)</b>
<b>Totale fiscalità differita</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Altre variazioni</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO</b>	<b>(128)</b>	<b>136</b>

### 36 Passività ed attività potenziali

#### PROCEDIMENTI CIVILI

##### Procedimenti di recupero crediti verso la Regione Umbria

Procedimento monitorio promosso nel 2019 dalla **ATC & Partners Mobilità s.c.a r.l.** (controllata da Busitalia) dinanzi al Tribunale Ordinario di Perugia, nei confronti della Regione Umbria, per ottenere il saldo del corrispettivo per i servizi di trasporto eseguiti nell'anno 2016, per un ammontare complessivo di 1.328.000 euro circa, oltre interessi moratori e spese. In data 6.6.2019 il Tribunale ha emesso un decreto ingiuntivo per l'importo di 1.328.606,46 euro oltre interessi moratori e spese, avverso il quale la Regione ha proposto opposizione.

Procedimento monitorio promosso nel 2019 dalla **ATC & Partners Mobilità s.c.a r.l.** (controllata da Busitalia) dinanzi al Tribunale Ordinario di Perugia, nei confronti della Regione Umbria, per ottenere il pagamento della quota integrativa di contributo per i servizi di trasporto eseguiti negli anni 2016, 2017, per un ammontare complessivo di 981.000 euro circa, oltre interessi moratori e spese.

Procedimento monitorio promosso nel 2019 dalla **ATC & Partners Mobilità s.c.a r.l.** (controllata da Busitalia) dinanzi al Tribunale Ordinario di Perugia, nei confronti della Regione Umbria, per ottenere il pagamento della quota integrativa di contributo per i servizi di trasporto eseguiti nell'anno 2018, per un ammontare complessivo di 497.000 euro circa, oltre interessi moratori e spese.

Procedimento monitorio promosso nel 2019 dalla **I.S.H.T.A.R. s.c.a r.l.** (controllata da Busitalia), dinanzi al Tribunale Ordinario di Perugia, nei confronti della Regione Umbria, per ottenere il saldo del corrispettivo per i servizi di trasporto eseguiti nell'anno 2016, per un ammontare complessivo di 3.250.000 euro circa, oltre interessi moratori e spese. In data 21.5.2019 il Tribunale ha emesso un decreto ingiuntivo per l'importo di 3.254.321,50 euro oltre interessi moratori e spese, avverso il quale la Regione ha proposto opposizione.

Procedimento monitorio promosso nel 2019 dalla **I.S.H.T.A.R. s.c. a r.l.** (controllata da Busitalia), dinanzi al Tribunale Ordinario di Perugia, nei confronti della Regione Umbria, per ottenere il pagamento della quota integrativa di contributo per i servizi di trasporto eseguiti negli anni 2015, 2016, 2017 per un ammontare complessivo di 2.199.000 euro circa, oltre interessi moratori e spese.

Procedimento monitorio promosso nel 2019 dalla **I.S.H.T.A.R. s.c. a r.l.** (controllata da Busitalia), dinanzi al Tribunale Ordinario di Perugia, nei confronti della Regione Umbria, per ottenere il pagamento della quota integrativa di contributo per i servizi di trasporto eseguiti nell'anno 2018, per un ammontare complessivo di 953.000 euro circa, oltre interessi moratori e spese.

Procedimento monitorio promosso nel 2019 dalla **T.P.L. Mobilità s.c. a r.l.** (controllata da Busitalia), dinanzi al Tribunale Ordinario di Perugia, nei confronti della Regione Umbria, per ottenere il saldo del corrispettivo per i servizi di trasporto eseguiti nell'anno 2016, per un ammontare complessivo di euro 866.000 circa, oltre interessi moratori e spese. In data 3.12.2019 il Tribunale ha emesso un decreto ingiuntivo per l'importo di euro 866.310,67, oltre interessi moratori e spese, avverso il quale la Regione ha proposto opposizione.

Procedimento monitorio promosso nel 2019 dalla **T.P.L. Mobilità s.c. a r.l.** , dinanzi al Tribunale Ordinario di Perugia, nei confronti della Regione Umbria, per ottenere il pagamento della quota integrativa di contributo per i servizi di trasporto eseguiti negli anni 2016, 2017, per un ammontare complessivo di euro 682.000 circa, oltre interessi moratori e spese. In data 19.12.2019 il Tribunale ha emesso un decreto ingiuntivo per l'importo di euro 682.869,84, oltre interessi moratori e spese.

Procedimento monitorio promosso nel 2019 dalla **T.P.L. Mobilità s.c. a r.l.** , dinanzi al Tribunale Ordinario di Perugia, nei confronti della Regione Umbria, per ottenere il pagamento della quota integrativa di contributo per i servizi di trasporto eseguiti nell'anno 2018, per un ammontare complessivo di euro 349.000 circa, oltre interessi moratori e spese. In data 3.1.2020 il Tribunale ha emesso un decreto ingiuntivo per l'importo di euro 349.606,26, oltre interessi moratori e spese.

Si ritiene probabile la possibilità di recupero del credito vantato dalle Società consortili anche in forza di un parere legale rilasciato dal professionista incaricato nei giudizi civili.

## **PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI**

### **Gara affidamento servizi di trasporto pubblico locale Regione Toscana**

Giudizio promosso nel 2016 dalla società Mobit s.c.a r.l. (partecipata per il 20,64% da Busitalia Sita Nord), dinanzi al TAR Toscana 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 in data 28.10.2016 il TAR Toscana ha accolto il ricorso principale di Mobit ed il ricorso incidentale proposto da Autolinee Toscane S.p.A. Sia Mobit che Autolinee Toscane S.p.A. hanno proposto appello. Con sentenza in data 11.12.2019, il Consiglio di Stato ha respinto entrambi gli appelli.

Per maggiori informazioni si rinvia alla sezione dedicata illustrata nella Relazione sulla Gestione.

### **Gara affidamento servizi di trasporto pubblico locale Regione Toscana**

Giudizio promosso nel 2017 dalla società Mobit s.c.a r.l. dinanzi al TAR Toscana 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 in data 5.10.2017 il TAR ha respinto il ricorso. La sentenza è stata impugnata da Mobit dinanzi al Consiglio di Stato che, con sentenza in data 11.12.2019, ha respinto l'appello.

Per maggiori informazioni si rinvia alla sezione dedicata illustrata nella Relazione sulla Gestione.

### **Gara affidamento servizi di trasporto pubblico locale Regione Toscana**

Giudizio promosso nel 2019 dalla società Mobit s.c.a r.l. dinanzi al TAR Toscana per l'impugnazione del provvedimento con il quale la Regione Toscana ha disposto una nuova 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 a seguito della riapertura della gara medesima. Con sentenza n° 344 del 19 marzo 2020 il TAR Toscana ha respinto il ricorso di Mobit. E' in fase di predisposizione l'atto d'appello al Consiglio di Stato avverso la sentenza che conterrà l'istanza cautelare. Per tale giudizio, il rischio di soccombenza è identificato come "possibile" sulla scorta di un parere legale.

Per maggiori informazioni si rinvia alla sezione dedicata illustrata nella Relazione sulla Gestione.

### **Gara affidamento servizi di trasporto pubblico su gomma e lacuale nella Regione Umbria**

Giudizio attivo promosso nel 2018 da Busitalia Sita Nord dinanzi al TAR Umbria 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. L'udienza di discussione non è stata fissata.

### **Provvedimenti Regione Umbria individuazione risorse destinate ai servizi di TPL**

Giudizio attivo promosso nel 2019 dalle società controllate ATC & Partners Mobilità s.c.a r.l., Ishtar s.c.a r.l. e TPL – Mobilità s.c. a r.l. dinanzi al TAR Umbria per l'annullamento della deliberazione della Giunta Regionale della Regione Umbria n. 632 del 7.5.2019, con la quale sono state individuate, riducendole, le risorse destinate ai servizi di TPL, ivi comprese quelle destinate alla copertura dei servizi minimi di trasporto pubblico locale gestiti dalle ricorrenti. L'udienza di discussione non è stata fissata.

### **Provvedimento internalizzazione gestione servizio funicolare Comune di Orvieto**

Giudizio attivo promosso nel 2019 dalla Società e dalla controllata ATC & Partners s.c.a r.l., dinanzi al TAR Umbria per l'annullamento della deliberazione n. 142 del 23.5.2019, con la quale la Giunta del Comune di Orvieto ha stabilito di gestire in proprio la funicolare che collega il centro storico della città con la stazione ferroviaria

### 37 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 86.135 euro. Sono esclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale.

### 38 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:

<i>valori in migliaia di euro</i>			
	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>Variazione</b>
Amministratori	377	343	34
Sindaci	43	43	(1)
<b>Totale</b>	<b>420</b>	<b>386</b>	<b>33</b>

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 23 mila euro per il 2019 e a 21 mila euro per il 2018.

### 39 Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

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

I dati essenziali della controllante diretta al 31 dicembre 2018 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.

<i>valori in euro/000</i>		
	<b>31.12.2018</b>	<b>31.12.2017</b>
<b>Attività</b>		
Totale attività non correnti	44.848.060	42.774.570
Totale attività correnti	3.894.254	4.661.967
<b>Totale attività</b>	<b>48.876.710</b>	<b>47.436.537</b>
<b>Patrimonio netto</b>		
Capitale sociale	39.204.174	36.340.433
Riserve	50.721	39.064
Utili (perdite) portati a nuovo	315.334	256.834



Utile (Perdite) d'esercizio	62.398	230.910
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>39.632.627</b>	<b>36.867.241</b>

**Passività**

Totale passività non correnti	6.369.095	7.241.430
Totale passività correnti	2.762.989	3.327.865
<b>Totale passività</b>	<b>9.132.084</b>	<b>10.569.296</b>
<b>Totale patrimonio netto e passività</b>	<b>48.764.710</b>	<b>47.436.537</b>

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Ricavi operativi	180.129	182.143
Costi operativi	(237.018)	(200.505)
Ammortamenti	(24.153)	(21.376)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(15.770)	(4.889)
Accantonamenti		
Proventi e (oneri) finanziari	30.810	166.103
Imposte sul reddito	128.700	109.434
<b>Risultato netto di esercizio</b>	<b>62.398</b>	<b>230.910</b>



## 40 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>	
	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Benefici a breve termine	3.666	3.459
Benefici successivi al rapporto di lavoro	264	234
Altri benefici a lungo termine	-	-
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	-	-
<b>Totale</b>	<b>3.930</b>	<b>3.693</b>

### 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.

<b>Denominazione</b>	<b>Rapporti attivi</b>	<b>Rapporti passivi</b>	
<b>Imprese controllate</b>			
Ataf Gestioni	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>	
	Provvigioni	Provvigioni	
	Distacchi di personale	Distacchi di personale	
	Ricavi e Recuperi diversi	Costi diversi	
	Service di Corporate		
	<u>Finanziari:</u>		
	Dividendi		
	<hr/>		
	Busitalia Campania	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>
		Service di Corporate	Compensi cariche sociali
Distacco personale		Distacchi di personale	
Ricavi e recuperi diversi			
Indicizzazioni			
<u>Finanziari:</u>			
<i>Cash pooling</i>			
<hr/>			
Busitalia Rail Service	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>	
	Autoservizi	Distacchi di personale	

	Service di Corporate Distacchi di personale <u>Finanziari:</u> Dividendi <i>Cash pooling</i>	Autoservizi  <u>Finanziari:</u> <i>Cash pooling</i>
Busitalia Veneto	<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari Service di Corporate Ricavi e Recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Costi diversi Distacchi di personale
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	
Busitalia Parma	<u>Commerciali e diversi:</u> Partecipazioni e spese diverse	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi
<b>Controllanti</b>		
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
<b>Altre Imprese</b>		
Busitalia Simet	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e Recuperi diversi	
Fercredit	<u>Commerciali e diversi:</u> Recuperi diversi Incassi cessione credito	<u>Commerciali e diversi:</u> Rimborsi indicizzazioni <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> Rimborso cariche sociali	
FS Sistemi Urbani		<u>Commerciali e diversi:</u>

		Locazioni immobiliari
FS Technology		<u>Commerciali e diversi:</u> Servizi IT
I-Mago	<u>Commerciali e diversi:</u> Rimborso cariche sociali Ricavi e recuperi diversi	
Li-nea	<u>Commerciali e diversi:</u> Rimborso cariche sociali	<u>Commerciali e diversi:</u> Autoservizi
Mercitalia Rail	<u>Commerciali e diversi:</u> Distacchi di personale	
Metro 5	<u>Commerciali e diversi:</u> Rimborso cariche sociali Ricavi e recuperi diversi	
Grandi Stazioni Rail		<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari
Nugo	<u>Commerciali e diversi:</u> Distacchi di personale	
Rete Ferroviaria Italiana	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e Recuperi diversi Distacchi di personale	<u>Commerciali e diversi:</u> Prestazioni sanitarie
Sita in liquidazione	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Rapporti inerenti la Scissione Sfruttamento del marchio
Trenitalia	<u>Commerciali e diversi:</u> Autoservizi Provvigioni Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Compensi cariche sociali Distacchi di personale Costi diversi
Trenord	<u>Commerciali e diversi:</u> Recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Costi diversi
<b>Altre parti correlate</b>		
Gruppo Enel		<u>Commerciali e diversi:</u> Utenze <u>Finanziari:</u>
Gruppo Eni		<u>Commerciali e diversi:</u> Carburanti
Gruppo Leonardo		<u>Commerciali e diversi:</u> Progetto AVM
Gruppo CDDPP		<u>Commerciali e diversi:</u>

Istituto Poligrafico Zecca dello Stato		<u>Commerciali e diversi:</u> Costi diversi
Gruppo Poste Italiane	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi <u>Finanziari:</u>	
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 2019 delle transazioni con parti correlate.

**Rapporti commerciali e diversi:**

Denominazione	31.12.2019			2019			
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
<b>Imprese controllate</b>							
Ataf Gestioni	6.848	182	-	-	-	(6.992)	849
Busitalia Campania	488	37	-	-	-	(359)	16
Busitalia Rail Service	4.477	112	-	-	-	(184)	4.213
Busitalia Veneto	3.286	241	-	-	-	(300)	2.138
Savit	1.777	2.964	-	-	-	7.239	554
Qbuzz	17	-	-	-	-	-	-
Busitalia Parma	-	-	-	-	-	5	1

**Controllanti**

Ferrovie dello Stato	203	3.458	-	-	-	2.026	46
----------------------	-----	-------	---	---	---	-------	----

**Altre imprese**

Fercredit	362	(14)	-	-	-	-	-
Ferservizi	-	548	-	-	-	458	-
Firenze City Sightseeing	3	-	-	-	-	-	16
FSE Trasporto Gomma	17	-	-	-	-	-	12
FS Sistemi Urbani	-	(18)	-	-	-	-	-
FS Technology	-	93	-	-	-	93	-
I-Mago	3	-	-	-	-	-	14
LI-NEA	2	1	-	-	-	1	42
Mercitalia Rail	6	-	-	-	-	(4)	-
Metro 5	34	-	-	-	-	-	60
Grandi Stazioni Rail	-	4	-	-	-	4	-
Nugo	46	-	-	-	-	(141)	-
Rete Ferroviaria Italiana	33	344	-	-	-	616	32
Sita in liquidazione	3.895	4.190	-	-	-	62	-
Trenitalia	3.934	1.134	-	-	-	379	7.718
Trenord	(37)	1	-	-	-	-	-

**Altre parti correlate**

Gruppo ENEL	-	(2)	-	-	-	17	-
Gruppo ENI	-	1.115	-	-	-	2.894	-
Gruppo Leonardo	-	253	-	-	-	144	-
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	-	(1.054)	-	-	-	-	-

IPZS	-	2	-	-	-	-	-
Gruppo Poste Italiane	-	-	-	-	-	-	1
Previndai	-	89	-	-	-	100	-
Eurofer	-	318	-	-	-	-	-
Scarl, associazioni, geie, partenariato	2.947	141	-	-	-	2.170	46.425
Altri fondi previdenziali	-	62	-	-	-	11	-
<b>TOTALE</b>	<b>28.341</b>	<b>14.201</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>8.239</b>	<b>62.137</b>

**Rapporti finanziari:**

Denominazione	31.12.2019				2019	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
<b>Imprese controllate</b>						
Busitalia Campania	4.500	-	-	-	-	82
Busitalia Rail Service	5.988	-	-	-	5	3.193
Ataf Gestioni	-	-	-	-	-	1.400
<b>Altre imprese</b>						
Fercredit	-	40.979	-	-	967	-
<b>Altre parti correlate</b>						
Gruppo ENEL	(3)	-	-	-	-	-
Gruppo Poste Italiane	5	-	-	-	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>10.490</b>	<b>40.979</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>972</b>	<b>4.675</b>

**41 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. 169 contratti di finanziamento stipulati con la società Ataf Gestioni S.r.l. con debito residuo di 20.456 mila euro, in forza di n. 83 contratti di finanziamento stipulati con la società Busitalia Rail Service S.r.l. con debito residuo di 10.642 mila euro, in forza di n. 31 contratti di finanziamento stipulati con la società Busitalia Campania

S.p.A. con debito residuo di 2.835 mila euro e in forza di n. 168 contratti di finanziamento stipulati con la società Busitalia Veneto S.p.A. con debito residuo di 25.055 mila euro.

La Società ha inoltre rilasciato garanzie societaria in favore della Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a garanzia delle linee di credito rilasciate a favore della Società Q-Buzz per 299.250 mila euro, del finanziamento concesso alla Società Firenze City Sightseeing per 268 mila euro, e per la linea di credito concessa alla Società Savit per complessivi 1.050 mila euro.

## **42 Fatti intervenuti dopo la data di riferimento di bilancio**

### **Diffusione del virus COVID-19**

Con il diffondersi in Italia nei primi mesi del 2020 del virus COVID-19 (c.d. "coronavirus"), il mercato del trasporto pubblico locale ha fatto registrare complessivamente rilevanti flessioni nei volumi dei passeggeri trasportati. Nella prima fase dell'emergenza ed in attesa di verificare l'evolversi della situazione, Busitalia ha ritenuto di mantenere invariata la propria offerta commerciale, garantendo così la piena normalità dei servizi di mobilità ai cittadini. Il perdurare della attuale situazione e le conseguenti misure, anche normative, che si sono rese e, non si può escludere, potranno ulteriormente rendersi necessarie per contrastare l'emergenza – comportando potenzialmente una aggiuntiva riduzione del numero dei passeggeri rispetto a quella già fin qui registrata – indurranno Busitalia a valutare l'adozione di decisioni che, pur continuando ad assicurare il livello di servizio necessario, tengano conto dei ridotti volumi di mobilità all'interno dei bacini di trasporto pubblico locale.

### **Sviluppi Gara Toscana**

In pendenza della complessa evoluzione della procedura di gara a bacino unico regionale per l'affidamento del servizio di TPL in Toscana, che si illustra nella sezione dedicata nella Relazione sulla Gestione, alla fine del mese di dicembre 2019, la Regione Toscana ha adottato i provvedimenti di emergenza, ai sensi dell'art. 5, comma 5 del Regolamento CE n. 1370/2007, emettendo un Atto d'obbligo mensile efficace per il mese di gennaio 2020 per il corretto svolgimento dei servizi TPL. Successivamente sono pervenuti gli atti d'obbligo per i mesi di febbraio, marzo e aprile 2020.

Con sentenza n° 344 del 19 marzo 2020 il TAR Toscana ha respinto il ricorso di Mobit. E' in fase di predisposizione l'atto d'appello al Consiglio di Stato avverso la sentenza che conterrà l'istanza cautelare.

Nell'ambito delle cosiddette "attività propedeutiche" al subentro del nuovo aggiudicatario, la Regione Toscana, tenuto conto della situazione emergenziale determinata dal COVID-19 e dei provvedimenti governativi conseguentemente adottati, con nota del 19 marzo 2020, ha disposto il differimento del cronoprogramma degli atti di trasferimento dei beni essenziali al 16 aprile 2020.

Al riguardo, di seguito si riporta l'informativa richiesta ai fini IFRS 5 per le attività oggetto di cessione.

La legge regionale Toscana n. 42/1998 e la lettera d'invito alla gara, prevedono l'obbligo del nuovo gestore di acquisire dal gestore uscente gli impianti e altre dotazioni patrimoniali, essenziali per l'effettuazione del servizio quali materiale rotabile, veicoli adibiti al trasporto, infrastrutture di via, depositi, officine, impianti di fermata. Prevedono altresì l'obbligo del nuovo gestore di acquisire dai precedenti gestori tutto il personale adibito al TPL riportato nel documento presente in Data Room denominato "Elenco addetti (per offerta)" con decorrenza dalla data di stipula del contratto di servizio.



Trattasi delle sole Attività e passività finanziarie e non, relative alla quota di competenza della Direzione Regionale Toscana e non di tutti i valori compresi nella presente Relazione Finanziaria.

Trattasi, quindi, di gran parte delle "Attività non correnti" quali Immobilizzazioni materiali ed Immateriali. Tra le "Attività Correnti" si rileva il passaggio del valore delle Rimanenze.

Tra le "Passività Non Correnti", sarà effettuato il passaggio del valore del TFR ed Altri Benefici ai Dipendenti, nonché il valore dei fondi ad essi connessi. Tra le "Passività Correnti" verranno principalmente trasferiti tutti i debiti connessi al personale dipendente.

Per il trasferimento di quanto appena descritto, il subentrante è tenuto a corrispondere un prezzo ragguagliato al valore di mercato od al valore netto contabile dei beni così come meglio specificato nella documentazione di gara.

Si rileva che tutte le poste patrimoniali rilevate nella presente Relazione finanziaria, comprese quelle non oggetto di trasferimento, sono state valutate secondo i principi contabili di riferimento e, nello specifico, sono state iscritte ad un valore non superiore a quello effettivamente recuperabile tenendo conto di tutte le valutazioni di verifica delle perdite di valore.

### **43 Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio**

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2019, evidenzia un utile netto di 910.528 euro che si propone di destinare a riserva legale per 45.526 euro (pari al 5%) e riportare a nuovo per 865.002 euro.

*Roma, 17 marzo 2020*

Per 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 2019**

1. I sottoscritti Stefano Rossi e Sabrina Lai, 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 2019.

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 Srl 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 Srl.



3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Busitalia Sita Nord Srl, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Data 28 febbraio 2020

Stefano Rossi

Amministratore Delegato

.....

Sabrina Lai

Dirigente Preposto alla redazione  
dei documenti contabili societari

.....

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE DI BUSITALIA-SITA NORD s.r.l.**  
**AL SOCIO UNICO, AI SENSI DELL'ART. 2429 DEL CODICE CIVILE**  
**PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2019**

Gentile Socio,

il Collegio Sindacale di Busitalia-Sita Nord s.r.l., ai sensi dell'art. 2429, comma 2 del Codice Civile, è chiamato a riferire all'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019.

Si premette che l'attuale Collegio Sindacale è stato nominato dall'Assemblea sociale del 9 maggio 2017, con incarico triennale, ovvero sino all'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2019, nella seguente composizione: Dott. Fabio Cassi - Presidente, Dott.ssa Silvana Amadori e Dott. Mauro Marchionni - Sindaci Effettivi.

In data 20 giugno 2019, in seguito a dimissioni del Dott. Fabio Cassi, l'Assemblea sociale ha nominato Presidente del Collegio Sindacale il Dott. Gerardo Longobardi.

Si precisa altresì che l'incarico per l'attività di revisione legale dei conti di Busitalia-Sita Nord s.r.l., ai sensi dell'art. 2409 bis del Codice Civile e dell'art. 14 del D. Lgs. 39/2010 risulta conferito per il triennio 2017 - 2019 alla Società di Revisione KPMG S.p.A. (con sede in Milano, iscritta all'albo speciale delle società di revisione Consob al progressivo n.13 delibera n. 10831 del 16/07/1997).

▪ ***Attività di vigilanza***

L'attività del Collegio Sindacale di Busitalia-Sita Nord s.r.l. (di seguito anche "la Società") è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del Collegio Sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Nel corso dell'esercizio 2019 il Collegio Sindacale, ai sensi dell'art. 2404 del Codice Civile ha tenuto 8 (otto) riunioni e di tali riunioni sono stati redatti appositi verbali,

approvati all'unanimità dai suoi componenti.

Nel corso dell'esercizio 2019 abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.

Il Collegio Sindacale, ha partecipato a:

- i) 2 (due) Assemblee sociali e
- ii) 13 (tredici) riunioni del Consiglio di Amministrazione

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

Abbiamo acquisito dagli Amministratori, durante le riunioni svoltesi, le informazioni in merito all'andamento delle operazioni sociali effettuate dalla Società e sulle quali non abbiamo osservazioni particolari da riferire in quanto risultano rispondenti alla legge nonché allo statuto sociale.

Sempre dagli Amministratori abbiamo acquisito informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione nonché sulle operazioni di maggiore rilievo economico, finanziario e patrimoniale e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Nel corso dell'esercizio abbiamo incontrato i rappresentanti del soggetto incaricato della revisione legale dei conti, la KPMG S.p.A. e, sulla base del reciproco scambio di informazioni, non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente Relazione.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire nella presente Relazione.

Abbiamo altresì acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, sia mediante l'ottenimento di informazioni dal responsabile della funzione di Audit, sia dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, sia attraverso l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Il Collegio Sindacale, con riguardo alle modalità di carattere organizzativo e procedurale poste in essere ai sensi del D. Lgs. 231/2001 e successive integrazioni e modificazioni, nel corso del 2019 ha incontrato l'OdV e rappresenta che non ha osservazioni da riferire.

Il Collegio ha inoltre incontrato il Dirigente Preposto alla redazione di Documenti contabili della Società e, dalle informazioni acquisite non ha rilevato particolari criticità o punti meritevoli di attenzione.

Il Collegio, a seguito dell'entrata della normativa relativa alla tutela dei dati personali, introdotta col Regolamento UE 2016/679 "Regolamento generale sulla protezione dei dati" (c.d. "GDPR"), anche nel corso del 2019 è stato compiutamente aggiornato sulle attività poste in essere dalla Società e non ha osservazioni da formulare al riguardo.

Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio 2019, non è dovuto intervenire per omissioni degli amministratori ai sensi dell'art. 2406 del codice civile.

Nel corso dell'esercizio 2019 non sono pervenute denunce ex art. 2408 del codice civile né esposti da parte di terzi, né sono stati rilasciati dal Collegio Sindacale pareri previsti dalla legge.

Il Collegio, sempre nel corso dell'esercizio 2019 non ha adottato alcun provvedimento ai sensi dell'art. 2409, comma 7, del Codice Civile.

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

▪ **Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019**

Il progetto di bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 - costituito dalla Situazione Patrimoniale-Finanziaria, dal Conto Economico, dal Conto Economico Complessivo, dal Rendiconto Finanziario, dal Prospetto delle variazioni intervenute nelle voci di Patrimonio Netto, dalle Note al Bilancio, dalla Relazione degli Amministratori sull'andamento della gestione - è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nel corso della riunione del 17 marzo 2020 e messo a disposizione del Collegio nel corso della stessa riunione e sarà presentato alla prossima Assemblea convocata per il 31 marzo 2020.

In considerazione della fissazione al 31 marzo 2020 della data per la convocazione dell'Assemblea annuale, il Presidente di Busitalia - Sita Nord srl, nel corso del richiamato C.d.A. del 17 marzo ha anticipato al Collegio Sindacale che il Socio Unico avrebbe rinunciato ai termini di cui al combinato disposto degli artt. 2478 bis e 2429 del Codice Civile.

In data 26 marzo 2020 detta rinuncia è stata formalizzata con lettera inviata dal legale rappresentante del Socio Unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al Presidente del Collegio Sindacale di Busitalia - Sita Nord s.r.l. nonché alla KPMG S.p.A..

Analoga rinuncia ha pertanto formalizzato il Collegio Sindacale in occasione della redazione della presente Relazione.

Il bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 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.

Il bilancio al 31 dicembre 2019 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”.*

In particolare si segnala che gli Amministratori dopo aver provveduto, in sede di predisposizione del bilancio d’esercizio, a valutare i potenziali effetti derivanti dall’eventuale subentro di un nuovo gestore per i servizi resi nella Regione Toscana, hanno concluso che qualora *“le incertezze .... relative alla Gara Toscana 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”*

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio d’esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 in merito al quale si riportano qui di seguito i valori di sintesi:

#### **Stato Patrimoniale**

Attività	€	288.855.763
Passività	€	199.525.506
Patrimonio Netto	€	89.330.257

#### **Conto Economico**

Totale ricavi e proventi	€	141.881.186
Totale costi operativi	€	(130.243.961)
Ammortamenti	€	(13.114.441)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	€	(182.879)
<b>Risultato operativo</b>	€	<b>(1.660.095)</b>
Proventi e (oneri) finanziari	€	2.442.665
<b>Risultato prima delle imposte</b>	€	<b>782.570</b>
Imposte sul reddito d’esercizio, correnti e differite	€	127.958
<b>Risultato netto d’esercizio</b>	€	<b>910.528</b>



### Conto economico complessivo

<b>Risultato netto d'esercizio</b>	€	<b>910.528</b>
- Utili (Perdite) relativi a benefici attuariali	€	5.616
- Effetto fiscale: Utili (Perdite) relativi a benefici attuariali	€	(1.348)
<b>Altri componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali</b>	€	<b>4.268</b>
<b>Totale Conto economico complessivo dell'esercizio</b>	€	<b>914.796</b>

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

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

Per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma quarto, del codice civile.

Inoltre a seguito delle attività svolte il Dirigente Preposto, in data 12 marzo 2020 ha rilasciato l'Attestazione sul bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019 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.”*

Il Collegio, ricordando che i compiti di revisione legale sono affidati alla KPMG S.p.A. segnala che la stessa ha rilasciato il proprio giudizio sul bilancio d'esercizio 2019

senza rilievi e con un richiamo d’informativa che di seguito si riporta: *“Richiamiamo l’attenzione su quanto descritto dagli Amministratori nel paragrafo ”Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio” 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**

Considerando anche le risultanze dell’attività svolta dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, KPMG S.p.A., contenute nella Relazione di revisione del bilancio redatta ai sensi dell’art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010 n. 39 in data odierna, in cui dichiara che: *“A nostro giudizio, il bilancio d’esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di Busitalia – Sita Nord srl al 31 dicembre 2019, 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”*, esprimiamo parere favorevole in ordine alla proposta del Consiglio di Amministrazione sull’approvazione del bilancio d’esercizio chiuso il 31 dicembre 2019.

Roma, 27 marzo 2020

**Il Collegio Sindacale**

Dott. Gerardo Longobardi - Presidente

Dott.ssa Silvana Amadori - Sindaco effettivo

Dott. Mauro Marchionni - Sindaco effettivo





KPMG S.p.A.  
Revisione e organizzazione contabile  
Viale Niccolò Machiavelli, 29  
50125 FIRENZE FI  
Telefono +39 055 213391  
Email [it-fmauditaly@kpmg.it](mailto:it-fmauditaly@kpmg.it)  
PEC [kpmgspa@pec.kpmg.it](mailto: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 2019, 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 2019, 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 nel paragrafo "Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio" 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 2019, 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 2019 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 2019

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Busitalia - Sita Nord S.r.l. al 31 dicembre 2019 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, 27 marzo 2020

KPMG S.p.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Riccardo Cecchi'. The signature is fluid and cursive, with a prominent initial 'R'.

Riccardo Cecchi  
Socio

