



2017

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE

Busitalia-Sita Nord S.r.l.

RELAZIONE FINANZIARIA
ANNUALE AL 31 DICEMBRE 2017

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 SOCIETA'

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

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

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

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

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

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

ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione:

Presidente	Paolo Colombo
Amministratore Delegato	Stefano Rossi
Consigliere	Orazio Iacono
Consigliere	Francesca Serra*
Consigliere	Carolina Lussana*
Consigliere	Rosario Gaetano**
Consigliere	Monica Auteri**

Collegio sindacale

Presidente	Fabio Cassi*
	Serafino Gatti**
Sindaco Effettivo	Silvana Amadori
Sindaco Effettivo	Mauro Marchionni*
Sindaco Effettivo	Francesco Marolda**
Sindaco supplente	Barbara Molle*
Sindaco supplente	Luca Provaroni*
Sindaco supplente	Serena Viselli**
Sindaco supplente	Luca Rodinò**

**Dal 9 maggio 2017*

***Dal 1° gennaio al 9 maggio 2017*

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

Sergio Paglicci

SOCIETÀ DI REVISIONE

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

INDICE

Lettera del Presidente	7
Relazione sulla gestione	9
Legenda e glossario	10
Principali risultati raggiunti nel 2017	12
Principali eventi dell'esercizio	13
Risorse umane	24
Ambiente	31
Clienti	32
Quadro macroeconomico	40
Andamento dei mercati di riferimento	43
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria	47
Fattori di rischio	52
Investimenti	52
Attività di ricerca e sviluppo	53
Andamento economico delle società controllate	53
Azioni proprie	56
Rapporti con parti correlate	56
Altre informazioni	57
Evoluzione prevedibile della gestione	59
Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2017	60
Prospetti contabili	61
Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria	62
Conto Economico	63
Prospetto di Conto Economico complessivo	64
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	65
Rendiconto Finanziario	66
Note al bilancio	
1: Premessa	67
2: Criteri di redazione del bilancio	67
3: Principi contabili applicati	68
4: Gestione di rischi finanziari	86
5: Immobili, impianti e macchinari	92
6: Investimenti immobiliari	94
7: Attività immateriali	95
8: Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite	97
9: Partecipazioni	98
10: Altre attività non correnti e correnti	101
11: Rimanenze	103
12: Crediti commerciali non correnti e correnti	104
13: Attività finanziarie non correnti e correnti	105
14: Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	106
15: Crediti tributari	107
16: Patrimonio netto	107
17: Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine	108
18: TFR e altri benefici ai dipendenti	110
19: Fondi per rischi ed oneri	111
20: Altre passività non correnti e correnti	113
21: Passività finanziarie non correnti e correnti	114
22: Debiti commerciali non correnti e correnti	114
23: Ricavi delle vendite e delle prestazioni	115

24: Altri proventi	116
25: Costo del personale	117
26: Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	118
27: Costi per servizi	119
28: Costi per godimento beni di terzi	119
29: Altri costi operativi	120
30: Ammortamenti	120
31: Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore	121
32: Proventi finanziari	121
33: Oneri finanziari	122
34: Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate	122
35: Compenso alla Società di Revisione	126
36: Compensi ad Amministratori e Sindaci	126
37: Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	127
38: Parti correlate	128
39: Garanzie e impegni	132
40: Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio	133
41: Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio	133

LETTERA DEL PRESIDENTE

L'anno 2017 rappresenta un momento determinante nella vita di Busitalia, per il proprio posizionamento sul mercato e per le sue responsabilità nell'attuazione del Piano Industriale di Gruppo 2017-2026.

In questo esercizio Busitalia vede consolidato il proprio assetto, dopo lo sviluppo vorticoso iniziato nel 2012, e prefigura ulteriori percorsi di crescita, in presenza di una adeguata redditività, che ci rendono confidenti sul perseguimento degli obiettivi di Piano.

A fondamento di questo l'azionista testimonia, con l'affidamento del mandato al nuovo organo amministrativo, la volontà di mantenere stabilità nella *governance*; conferma inoltre il sostegno alle azioni di sviluppo grazie al rinnovato accordo di JV con il *partner* Autoguidovie, e con il necessario supporto patrimoniale e finanziario.

Rileviamo, quindi, che l'originaria ipotesi di costituzione di un operatore TPL multi-modale / multi-bacino necessaria per sopravvivere nel mercato in fase di liberalizzazione, si possa dimostrare realizzata, a seguito delle operazioni straordinarie concluse nell'anno 2017: ad inizio gennaio è diventata operativa Busitalia Campania, in aprile è stata costituita Busitalia-Simet per i servizi di lunga distanza "Fast", a fine agosto si è perfezionata l'acquisizione del terzo operatore TPL olandese Qbuzz, a dicembre è stato sottoscritto il contratto ponte in Toscana per la gestione del TPL regionale per i prossimi anni, nelle more della definizione del contenzioso amministrativo della relativa gara.

Busitalia è così oggi, di fatto, il più importante operatore nazionale TPL, presente nei diversi bacini domestici del Veneto della Toscana dell'Umbria e della Campania, ed è presente all'estero con Qbuzz.

Presidia poi gli altri ambiti di mercato, oltre al TPL urbano ed extraurbano, nei servizi sostitutivi treno, nel settore turistico e dei noleggi, nella lunga percorrenza a mercato, nella gestione di ferrovie locali, nella navigazione lacuale, nei servizi di manutenzione autobus, e nella mobilità alternativa.

Bisogna per chiarezza evidenziare che, a fronte di questa varietà di gestioni e della complessiva dimensione economica, il bilancio di esercizio di Busitalia-Sita Nord Srl di seguito presentato non registra i dati consolidati del "gruppo Busitalia", ma tiene conto solo delle attività proprie.

Ritroviamo nei documenti di bilancio i dati economico/gestionali che descrivono solo una parte delle attività complessive, ovvero circa 142 milioni di euro di ricavi, 12 milioni di euro l'EBITDA, 1,7 milioni di euro il risultato netto con circa 1600 dipendenti di stretta competenza di Busitalia Sita Nord srl; le dimensioni di tutte le attività consolidate di Busitalia relative all'anno 2017 valgono però oltre il triplo, con circa 472 milioni di euro di ricavi, 43 milioni di euro l'EBITDA, 9 milioni di euro il risultato netto, con i circa 6000 dipendenti attuali e ricavi già previsti per il 2018 intorno a 600 milioni di euro.

Per dare la giusta rappresentazione del "gruppo Busitalia", anche a favore di soggetti terzi, confidiamo di poter disporre del bilancio contabilmente consolidato a partire dall'esercizio 2018.

Per quanto riguarda l'immediato futuro confermiamo l'impegno nello sviluppo attraverso la partecipazione a gare TPL nei territori dove vengono bandite, sfruttando anche la collaborazione di aziende *partner* locali quando si ravvisino garanzie di professionalità, efficacia ed affidabilità.

Ci apprestiamo così a concorrere per servizi messi a gara in Italia, in Liguria, Lombardia Veneto e Campania, ed in Olanda, a Groeningen e nei bandi di prossima emanazione.

La nostra attenzione è diretta non solo ad aspetti dimensionali: siamo consapevoli che lo sviluppo dei nostri mercati sia centrato sull'attenzione al cliente, per mezzo dell'offerta di servizi di mobilità integrata abilitanti lo *shift modale* fra mezzi privati e mezzi pubblici/condivisi.

Per questo abbiamo fatto notevoli investimenti nella sperimentazione della bigliettazione integrata e della *info-mobilità*, già operativa in Umbria ed in Toscana, e che ora possiamo fornire come *standard* aziendale.

Busitalia inoltre partecipa proattivamente alle iniziative di Gruppo per il *door-to-door*, mutuando anche le esperienze di Qbuzz; non da meno, nella cura del servizio, sosteniamo la qualità dell'offerta attraverso il massiccio rinnovo del parco autobus con nuovi mezzi a bassissimo impatto ambientale ed elettrici; per questi ultimi mezzi in particolare, la solida esperienza olandese nell'implementazione ed esercizio di linee per bus *full electric* ci permetterà di introdurre nei nostri servizi queste tecnologie con grande sicurezza.

Siamo pertanto certi che il nostro modello operativo è ormai un punto di riferimento per tutti gli attori dell'ecosistema della mobilità, e porta un valore immateriale che si aggiunge ai risultati economici ravvisabili nei dati contabili.

Paolo Colombo

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'P. Colombo', with a long horizontal flourish extending to the right.

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. E' 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. E' determinato dal rapporto tra l'EBITDA e i Ricavi operativi.

- **Ebit margin – ROS (return on sales):** è un indice percentuale di redditività delle vendite. E' 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. E' determinato dal rapporto tra la PFN e i Mezzi Propri.
- **ROE (return on equity):** è un indice percentuale di redditività del capitale proprio. E' 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. E' 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.

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2017

		2017	2016
ROE	RN/MP*	2,0%	6,5%
ROI	EBIT/CI*	1,4%	5,8%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	1,3%	3,9%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	8,3%	12,2%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	1,10	1,51
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	0,74	0,21

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

Nel corso dell'esercizio si sono verificate numerosi e consistenti sviluppi strategici, come verrà ampiamente dettagliato in seguito, che trovano riflesso anche nella variazione della struttura patrimoniale della Società. In particolare, la variazione del ROI risente del sensibile incremento del capitale investito netto ed in particolare della voce partecipazioni, connesso agli sviluppi strategici di particolare rilevanza realizzati nell'esercizio (con specifico riferimento all'acquisizione della partecipazione nel terzo operatore olandese di TPL, Qbuzz), nonché alla variazione del capitale circolante, dovuto essenzialmente ad un rilevante incremento nei crediti verso gli enti affidanti. Incrementi non compensati dall'andamento del risultato operativo, che registra una contrazione rispetto all'esercizio 2016, pur attestandosi ad un valore positivo di circa 1,9 milioni di euro.

Analoga considerazione vale per la riduzione registrata dal ROE, per il quale il valore del risultato netto, attestatosi a 1,7 milioni di euro di utile, ed anch'esso in riduzione rispetto all'esercizio precedente, non compensa il lieve incremento dei Mezzi Propri, legato all'utile d'esercizio, (+2%).

Per i dettagli delle specifiche voci, qui richiamate, si rimanda al paragrafo di commento al Conto economico e dello Stato Patrimoniale Riclassificati.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

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

Nel corso del 2017 è proseguito il complesso iter della procedura di gara per l'affidamento del servizio di TPL a bacino unico regionale.

In particolare, dopo gli eventi giudiziari che sono stati riportati in narrazione nello stesso paragrafo della Relazione al Bilancio 2016, e dopo che la Regione Toscana aveva richiesto la presentazione di un nuovo PEF con decreto 13939 del 14.12.2016, il Consorzio Mobit ha proposto ricorso al TAR che è stato rigettato con ordinanza 76/2017.

A seguito dell'Ordinanza predetta la Regione Toscana ha stabilito la scadenza di presentazione del nuovo PEF al 28.02.2017 e tutti e due i concorrenti hanno presentato un nuovo Piano Economico Finanziario.

Il 13.03.2017 la Commissione Giudicatrice della Gara ha provveduto alla nuova aggiudicazione provvisoria a Autolinee Toscane.

Il Consiglio di Stato con due Ordinanze separate n.2554 e 2555 pubblicate il 29.05.2017 e lasciando *"impregiudicate le sue valutazioni di merito"* ha sospeso il giudizio di appello proposto dalle parti contro la sentenza del TAR della Toscana n.1548/2017 ed ha rimesso alla Corte di Giustizia UE quattro quesiti sull'interpretazione e applicazione del Regolamento CE 1370/2007 e relativi alla partecipazione alla procedura di gara di Autolinee Toscane.

La Regione Toscana ha dichiarato quindi di non ritenere possibile proseguire la procedura di gara fino a che il giudizio risulterà pendente presso la Corte di Giustizia UE. Questo rende molto difficile prevederne i tempi di pronuncia.

In conseguenza di quanto sopra la Regione Toscana, con decreto 11613 del 04.08.2017 e nelle more della definizione del contenzioso predetto, ha avviato una verifica tecnica con gli attuali gestori del TPL in Toscana per determinare le condizioni contrattuali per l'affidamento in via d'urgenza del servizio sulla base dell'art. 5.5 del Regolamento CE 1370/2007 attraverso la stipula di un "contratto ponte". Con successivo decreto 19114 del 22.12.2017 la Regione Toscana, stante il positivo esito della verifica di cui sopra, ha autorizzato la stipula del contratto ponte.

In data 18 dicembre 2017 il Consiglio di Amministrazione di Busitalia ha formalizzato il proprio positivo apprezzamento strategico sull'operazione nel suo complesso, con particolare riferimento:

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

Analoghe delibere sono state adottate da tutti i gestori interessati e dalle Società consortili che attualmente sono titolari dei contratti di servizio.

Infatti, l'affidamento diretto dei servizi tramite il Contratto Ponte non viene effettuato nei confronti degli attuali gestori, ma verso un unico Consorzio regionale, sotto forma di Società Consortile, che li raggruppi. Tale Società, denominata "ONE Scarl", infatti, è partecipata dalle attuali Società consortili, titolari al momento dei contratti di servizio, e non dalle Società operative (a loro volta Socie delle consortili) che svolgono effettivamente il servizio. Si

precisa poi che la partecipazione delle Società consortili controllate da Busitalia non consente al "Gruppo" Busitalia di acquisire il controllo della "ONE Scarl", in quanto la partecipazione delle stesse sarà limitata ad una quota di minoranza.

Si riportano qui di seguito le percentuali di partecipazione alla "ONE Scarl":

	CONSORZIATO	Km	%	BACINO
1	CPT	9.469.781	8,6751%	PISA
2	CTT NORD	7.470.828	6,8439%	LIVORNO
3	VAIBUS	11.240.868	10,2976%	LUCCA
4	CTT NORD	4.445.000	4,0720%	MASSA
5	CAP	7.103.174	6,5071%	PRATO
6	BLUBUS	7.441.022	6,8166%	PISTOIA
7	ATAF & LINEA	20.236.975	18,5387%	FIRENZE
8	PIUBUS	2.157.407	1,9764%	EMPOLI
9	ACV	3.761.076	3,4455%	CHIANTI
10	AMV	3.911.826	3,5836%	MUGELLO
11	TIEMME	2.115.016	1,9375%	PIOMBINO
12	ETRURIA	8.208.119	7,5193%	AREZZO
13	TIEMME	8.649.173	7,9233%	GROSSETO
14	SIENA M.	12.950.317	11,8635%	SIENA
		109.160.583	100,00%	

In grassetto sono riportate le realtà che vedono una partecipazione di Busitalia (maggioritaria in ACV ed AMV, minoritaria in Etruria Mobilità ed in Siena Mobilità) e della controllata Ataf Gestioni (maggioritaria in Ataf&LI-NEA). La partecipazione complessiva del "Gruppo" Busitalia (comprensiva delle partecipazioni da questa detenute in Ataf Gestioni e – tramite questa – in LI-NEA S.p.A.) nella nuova Società consortile si aggira intorno al 25%.

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

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

In data 29.12.2017 è stato pertanto stipulato il contratto ponte avente durata 01.01.2018 – 31.12.2019 fra la Regione Toscana e la società ONE Scarl.

Il contratto disciplina le condizioni normative ed economiche dell'affidamento biennale dell'attuale programma di servizio (superiore in termini di volume a quello fissato in avvio del contratto di gara: 109,1 mil. Km in luogo dei 106,5) per un corrispettivo sostanzialmente corrispondente alle soglie attuali di compensazione degli attuali obblighi di servizio, incrementate dalla inclusione degli importi finora annualmente definiti ad integrazione (nel caso

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

Pur nel mutato quadro sopra descritto, tuttavia, gli amministratori, hanno provveduto, anche in sede di predisposizione del bilancio d'esercizio per il 2017, così come negli anni precedenti, a valutare i potenziali effetti derivanti dall'eventuale subentro del nuovo gestore, calcolati prudenzialmente senza considerare gli indubbi benefici introdotti dalla nuova disciplina del Contratto Ponte, e rifacendosi quindi esclusivamente alle prescrizioni della gara per come originariamente previste.

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

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

Per il trasferimento di tali *assets* al subentrante, quest'ultimo è tenuto a corrispondere un prezzo ragguagliato al valore di mercato dei beni stessi. In data 02/09/2013 la Regione Toscana con decreto n.3462 ha approvato le Linee guida per la definizione del valore dei beni essenziali nell'ambito della procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi TPL nel lotto unico regionale. Il valore di trasferimento derivante dall'eventuale cessione delle attività sopra elencate è stato pertanto oggetto di stima da parte degli Amministratori della Società, nel rispetto della summenzionata legge regionale 42/1998 e con riferimento alle linee guida approvate dalla Regione Toscana. Tale stima del valore di trasferimento è fortemente influenzata da una serie di incertezze, principalmente connesse ai tempi della effettiva dismissione, al valore di cessione degli immobili e degli impianti, al calcolo del valore di dismissione del parco rotabile e dei relativi contributi, al tasso di interesse adottato per attualizzare i

flussi, ai flussi di cassa attesi relativi alla gestione del servizio fino al momento della dismissione, ed è pertanto una stima al momento ancora aleatoria. Questa stima evidenzia una ragionevole aspettativa – pur nel quadro complessivo di incertezza sopra descritta - circa il recupero integrale del valore del capitale investito, comprensivo anche di quello relativo alla controllata Ataf Gestioni e dei relativi avviamenti. Tenuto conto della situazione, gli amministratori hanno ritenuto di confermare nel suo complesso il valore del patrimonio e di non procedere ad alcuna svalutazione, che peraltro al momento sarebbe di difficile quantificazione, anche in considerazione da un lato dei prevedibili effetti derivanti dall'applicazione del Contratto Ponte e, dall'altro, dall'esito atteso in ordine all'accoglimento delle proprie ragioni nelle sedi giuridiche competenti.

CONTINUITA' AZIENDALE

Gli Amministratori inoltre, anche a seguito della sottoscrizione del contratto ponte promosso dalla Regione Toscana come sopra dettagliato, non ravvisano incertezze circa la possibilità di continuare la propria attività operativa nel prevedibile arco temporale di almeno 12 mesi, stante la durata contrattualizzata con l'Ente che protrarrà l'attività di TPL a tutto l'anno 2019. Peraltro, anche le incertezze sopra descritte, qualora dovessero effettivamente realizzarsi, non sarebbero tali da mettere a repentaglio la continuità aziendale della Società alla luce della sua forte patrimonializzazione e delle attività che nel frattempo sono e saranno sviluppate in aggiunta al servizio di TPL Toscana, che – pur mantenendo una notevole rilevanza - risulta tuttavia in progressiva diminuzione in rapporto agli altri bacini/*business*, alla luce degli sviluppi intervenuti nel perimetro, e senza tener conto di quello in dotazione alle Società controllate.

Gli Amministratori hanno conseguentemente, sulla base delle motivazioni sopra riportate, redatto il bilancio di esercizio nel presupposto della continuità ed hanno illustrato i rischi e le incertezze derivanti dall'evoluzione del procedimento di gara e gli effetti di tali rischi e incertezze sui valori di bilancio al 31 dicembre 2017.

Acquisizione della partecipazione di controllo di Busitalia Simet S.p.A.

In data 6 aprile 2017 è stato stipulato l'atto di acquisizione del 51% (e con esso della partecipazione di controllo) della Società Busitalia Simet S.p.A., partecipata per il restante 49% da Simet S.p.A., che con atto a rogito notarile del 23 marzo 2017 e con decorrenza 1° aprile 2017 ha acquisito dalla stessa Simet S.p.A. tramite conferimento il ramo d'azienda preposto allo svolgimento dei servizi di trasporto su base privata e pubblica su strada di persone e cose, per conto e nell'interesse dei privati, con l'impiego e l'utilizzo di mezzi di trasporto di proprietà sociale o di terzi.

In pari data – essendo intervenute le dimissioni dell'intero Consiglio di Amministrazione - l'assemblea della Società ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione.

Acquisizione del 100% di operatore olandese Qbuzz

Nel corso del 2017 si è perfezionata l'operazione di acquisto della partecipazione totalitaria di Qbuzz B.V., terzo operatore di TPL su gomma in Olanda, dopo Arriva (Gruppo DB) e *Connexion* (Gruppo Transdev), nonché della "Abellio Mobility Service B.V.", società collegata a Qbuzz che gestisce in particolare la commercializzazione dei titoli di viaggio.

Nel mese di aprile Busitalia, che aveva manifestato il proprio interesse nel corso del 2016 a partecipare alla procedura di gara indetta da *Abellio Nederland* (Gruppo NS), è stata invitata a presentare la propria offerta vincolante. A seguito di positiva valutazione dell'offerta presentata, Busitalia è stata invitata alla ultima e definitiva fase della procedura (trattativa ristretta), al termine della quale – nel mese di luglio - si è provveduto alla sottoscrizione dello "*Share and Purchase Agreement*" (SPA), che definisce le clausole di acquisto.

In data 31 agosto si è provveduto alla firma degli atti formali di passaggio della titolarità delle quote, con decorrenza 1° settembre 2017, sia per Qbuzz B.V. che per "Abellio Mobility Service". In pari data, si è tenuta l'assemblea delle due Società, che ha:

- con riferimento a Qbuzz:
 - o adottato il nuovo Statuto, modificato per tener conto del passaggio di azionista di controllo;
 - o nominato il nuovo *Board* della Società, la quale ha adottato come modello di *governance* quello previsto dal c.d. "*One Tier Board*", che prevede la composizione dello stesso formata da due "*executive directors*" – espressione del *management* della Società – e tre "*non executive directors*", espressione del Socio;
- con riferimento a "Abellio Mobility Service B.V.":
 - o modificato la ragione sociale in "Utrecht Mobility Service B.V.", dato che nella precedente ragione sociale era riportato il riferimento al precedente Socio di riferimento ("Abellio");
 - o adottato il nuovo Statuto, modificato per tener conto del passaggio di azionista di controllo;
 - o nominato il nuovo *Board* della Società, la quale ha adottato come modello di *governance* quello previsto dal c.d. "*One Tier Board*", che prevede la composizione dello stesso formata da due "*executive directors*" – espressione del *management* della Società – e tre "*non executive directors*", espressione del Socio.

Conseguentemente, dal 1° settembre 2017 la Società è a tutti gli effetti entrata nella mappa di consolidamento del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Del complesso articolato di norme previsto dallo SPA, si segnala in particolare:

- il fatto che lo SPA ha esplicitamente previsto che anche gli utili maturati nell'esercizio 2017, relativi al periodo antecedente l'acquisizione, sarebbero stati di spettanza del nuovo Socio di controllo;
- il fatto che lo SPA ha esplicitamente previsto un premio per il venditore in caso di andamento positivo delle gare in corso o future che in un triennio dovesse comportare un incremento complessivo del volume di affari pari a 90 milioni di euro.

Gennaio

Il 1° gennaio 2017 Busitalia Campania (Società controllata al 100% da Busitalia) è divenuta operativa, con il subentro a tutti gli effetti nella titolarità del ramo di azienda Trasporto Pubblico Locale, a conclusione della procedura ad evidenza pubblica indetta da CSTP – Azienda della Mobilità S.p.A. in Amministrazione Straordinaria.

Aprile

In data 28 aprile 2017 la Società per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico S.p.A. ha formalizzato nei confronti dell'ATI costituita tra Busitalia ed Autoguidovie l'aggiudicazione definitiva relativa alla procedura di gara avente ad oggetto l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale del bacino provinciale di Parma.

Maggio

In data 9 maggio l'assemblea della Società ha provveduto al rinnovo degli Organi sociali di Busitalia, fissando anche i relativi compensi. Per il Consiglio di Amministrazione, l'assemblea ha confermato Paolo Colombo come Presidente, Stefano Rossi e Orazio Iacono come Consigliere, ed ha nominato come Consiglieri Francesca Serra e Carolina Lussana. Per il Collegio Sindacale, l'assemblea ha nominato Fabio Cassi come Presidente, ha confermato Silvana Amadori come Sindaco Effettivo ed ha nominato come Sindaco Effettivo Mauro Marchionni, mentre sindaci supplenti sono stati nominati Barbara Molle e Luca Provaroni. Contestualmente è stato rinnovato l'incarico per la Revisione legale dei conti alla società KPMG S.p.A. per il triennio 2017 – 2019.

In pari data, il Consiglio di Amministrazione ha provveduto a nominare Stefano Rossi Amministratore Delegato della Società, attribuendo allo stesso i necessari poteri e fissandone il relativo compenso.

Successivamente, con propria delibera, il Consiglio di Amministrazione ha nominato Sergio Paglicci alla carica di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

In data 25 maggio 2017 viene costituita la Società Busitalia Parma S.c.a.r.l., con capitale di 50.000 euro, controllata da Busitalia con il 60% della partecipazione (il restante 40% è di proprietà di Autoguidovie).

In pari data, l'assemblea della Società nomina il Consiglio di Amministrazione, con Presidente Stefano Bonora e Consiglieri Claudio Terzi e Natalia Ranza. La Società è costituita con l'obiettivo di gestire i servizi relativi alla procedura di gara avente ad oggetto l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale del bacino provinciale di Parma, a seguito dell'intervenuta aggiudicazione definitiva, e nelle more della stipula del contratto di servizio. Il prosieguo del percorso viene sospeso dalla Stazione appaltante a seguito del fatto che con distinti ricorsi presso il TAR Emilia Romagna sez. Parma, la società TEP S.p.A. e l'ATI TPER S.p.A.-SETA S.p.A. hanno impugnato il provvedimento di aggiudicazione definitiva della gara.

Giugno

A seguito delle dimissioni presentate dal membro dell'Organismo di Vigilanza Piero Matriciani, il Consiglio di Amministrazione ha provveduto a nominare come membro interno dell'Organismo di Vigilanza di Busitalia il dr. Luciano Grazzini, titolare della Funzione *Internal Audit*.

Settembre

Con Nota del 4 settembre 2017 Umbria TPL e Mobilità (gestore dell'Infrastruttura ferroviaria di proprietà della Regione, già denominata "Ferrovia Centrale Umbria" FCU), ha comunicato la "*sospensione temporanea delle linee Umbertide-Sansepolcro ed Umbertide-Terni all'esercizio commerciale*". Tale sospensione, di fatto afferente l'intera FCU, è stata disposta con decorrenza 13 settembre 2017 ed è destinata a durare per un periodo significativo (non inferiore a 6 mesi per un primo tratto).

Ottobre

Con atto a rogito Notaio Brunelli di Perugia Busitalia ha provveduto all'acquisizione dagli altri Soci delle quote da questi detenute nella controllata SAVIT S.r.l., che conseguentemente è divenuta di proprietà al 100% di Busitalia. Tale operazione si colloca nell'ambito di una complessiva revisione della presenza della Società nel mercato della manutenzione dei bus, ed in coerenza con le logiche di sviluppo proprie del Piano industriale 2017-2026 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Novembre

Su richiesta della controllata Busitalia Campania, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di concedere l'avvalimento a favore della stessa Busitalia Campania con riferimento alla procedura di gara per la "*selezione di partner industriale di AIR S.p.A. per la partecipazione in ATI alla gara che sarà bandita dalla Regione Campania per la concessione del servizio di trasporto pubblico locale nel bacino di Avellino e Benevento*".

Con sentenza n. 316/2017, il TAR dell'Emilia Romagna, dopo aver rigettato i ricorsi incidentali di Busitalia, ha accolto tre dei motivi formulati dalle ricorrenti per ottenere il rovesciamento dell'intera procedura di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale del bacino provinciale di Parma, nonché ulteriori due motivi articolati da TEP avverso l'ammissione alla gara dell'ATI Busitalia-AGI. A parere dei legali che supportano la Società si tratta di una sentenza squilibrata che sposa quasi integralmente gli argomenti dei ricorrenti e trascura le difese dell'ATI Busitalia-AGI, con una lettura non imparziale degli atti di causa e una difesa ad oltranza dei *player* locali. Conseguentemente, Busitalia ed Autoguidovie hanno presentato appello al Consiglio di Stato.

INTERVENTI NORMATIVI

L'anno 2017 ha visto l'introduzione di significative innovazioni nel quadro normativo e regolatorio in materia di TPL, al fine di preparare il settore all'effettivo dispiegarsi della concorrenza per il mercato, previsto in decisa accelerazione nel 2018. Vanno in particolare citati:

- Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50¹ - c.d. manovra correttiva di aprile - convertito con modificazioni dalla Legge 21 giugno 2017, n. 96, che accoglie, per il settore del TPL gran parte degli spunti già presenti nello schema del decreto c.d. «Madia»;

¹ "Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo".

- Decreto Legge 20 giugno 2017, n. 91 - c.d. decreto "Mezzogiorno", convertito con modificazioni dalla Legge 3 agosto 2017, n. 123², che ha emendato alcune norme del D.L. 50/2017;
- Legge 4 agosto 2017, n. 124 – Legge annuale per il mercato e la concorrenza, che ha rafforzato e introdotto previsioni in materia di trasparenza e di tutela dei diritti dei passeggeri nel TPL;
- Legge 27 dicembre 2017, n. 205 – Legge di Bilancio 2018

Per quanto riguarda l'attività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), si segnalano le delibere:

- Delibera n. 48/2017 del 3 aprile 2017, in materia di ambiti di servizio pubblico³;
- Delibera n. 91/2017 del 7 luglio 2017 e correlate, in materia di accesso alle autostazioni;
- Delibera n. 129/2017 del 31 ottobre 2017, con cui si comunica l'avvio del procedimento per la revisione della Delibera n. 49/2015, contenente misure regolatorie per le gare nel settore del TPL.

Infine, nel mese di febbraio 2018, la Conferenza Unificata ha approvato lo schema di decreto ministeriale in materia di costi standard nel TPL, rendendo dunque più vicina la sua definitiva adozione.

Benché gli interventi legislativi siano di tutto rilievo, la Società ha portato avanti negli anni interventi strutturali e procedurali che risultano allineati alla già auspicabili modifiche legislative anche in termini innovativi e di armonizzazione del Settore tali da non stravolgere i propri piani nelle singole *business unit*.

Di seguito la sintesi delle principali novità introdotte.

Finanziamento del settore

Il D.L. 50/2017 ha fissato l'ammontare del "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario" per l'anno 2017 e a partire dal 2018, rispettivamente in 4,8 e 4,9 miliardi di euro.

È stata definita una nuova procedura di riparto del Fondo stesso fra le Regioni, basata su:

- proventi da traffico e incremento degli stessi, tra l'anno 2014 e l'anno di riferimento. La quota iniziale è del 10% con incremento annuale del 5% fino ad arrivare al 20%;
- decreto del MIT in materia di determinazione dei costi standard. Anche in questo caso, la quota iniziale è del 10% con incremento annuale del 5% fino ad arrivare al 20%.
- per la quota residua, percentuali storiche, sostituite a regime dai «livelli adeguati di servizio» (per cui è previsto un ulteriore decreto del MIT), comunque entro i limiti di spesa del Fondo.

Con riferimento al tema dei proventi da traffico, il Decreto ha introdotto l'impegno per Regioni ed enti locali a modificare i sistemi tariffari di competenza per raggiungere gli obiettivi di copertura dei costi con i ricavi da traffico, sulla base dei seguenti principi: semplificazione, applicazione ISEE, livelli di servizio, media livelli tariffari in Europa, «corretti» rapporti di convenienza fra i titoli di viaggio, integrazione tariffaria.

² "Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno"

³ "Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012".

Rispetto ai costi standard, si sancisce il principio per il quale questi debbano costituire un riferimento per gli enti nella definizione di compensazioni e corrispettivi a base d'asta, come peraltro previsto nello schema di decreto ministeriale in via di adozione.

In caso di mancato affidamento con gara, di mancata pubblicazione del bando o di gare non conformi alle misure della ART, la quota di riparto di ciascuna Regione è ridotta del 15% rispetto al valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non conformi e tali riduzioni sono riassegnate alle altre Regioni. La riduzione non si applica tuttavia ai contratti vigenti conformi al Regolamento 1370/2007, fino a scadenza.

Sono state inoltre inserite clausole di salvaguardia che prevedono che l'applicazione del meccanismo di riparto non determini scostamenti eccessivi da un anno all'altro, e rispetto alle quote di riparto del 2015.

Rinnovo delle flotte

Il D.L. 50/2017 ha introdotto la facoltà per le imprese di ricorrere alla locazione senza conducente, per veicoli di età non inferiore a dodici anni e per un periodo non inferiore all'anno e di accedere alle centrali di acquisto nazionale, accettando il vincolo di destinazione dei veicoli acquistati ai servizi svolti.

Inoltre, il D.L. 50/2017 ha introdotto l'obbligo per i gestori di redigere un Piano Economico Finanziario che, anche tenendo conto della contribuzione pubblica disponibile, *“dimostrì un impiego di risorse per il rinnovo del materiale rotabile, mediante nuovi acquisti, locazioni a lungo termine o leasing, nonché per investimenti in nuove tecnologie, non inferiore al 10 per cento del corrispettivo contrattuale”*.

Sul tema delle risorse, tramite il DM 23 gennaio 2017, n. 25, il MIT ha stabilito le modalità e le procedure per l'utilizzo di parte della dotazione del *“Fondo finalizzato all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, nonché alla riqualificazione elettrica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale”* (50 milioni di euro ciascuno per gli anni 2017, 2018 e 2019).

Tali risorse sono e saranno utilizzate, in via sperimentale, per il rinnovo dei parchi autobus del TPL mediante una centrale unica di committenza, identificata in CONSIP S.p.A.

L'art. 1, comma 71 della Legge di Bilancio 2018 ha inoltre previsto la possibilità di impiegare le risorse del Fondo per un importo fino a 100 milioni di euro ciascun anno dal 2019 al 2033, per il finanziamento di progetti sperimentali e innovativi di mobilità sostenibile, e per l'introduzione di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa e relative infrastrutture di supporto.

Si ricorda a tal proposito che il sopra menzionato Fondo possiede una dotazione complessiva di 1,8 miliardi di € per il quinquennio 2018-2022 e di 250 milioni di € annui per gli anni dal 2023 al 2033.

Affidamenti e regolazione economica

Il D.L. 50/2017 ha riarticolato e coordinato alcuni concetti in materia di pianificazione e programmazione dei servizi di TPL già presenti nel quadro normativo di settore.

La programmazione e la pianificazione del TPL avviene nell'ambito di bacini di mobilità da individuare *«sulla base di analisi della domanda che tengano conto delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del livello di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento»*.

L'affidamento dei servizi avviene nell'ambito di lotti, di regola di dimensioni inferiori ai bacini di mobilità, «*tenuto conto delle caratteristiche della domanda e salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica*», da disciplinare dall'ART con delibera.

A tal proposito, è stato inserito l'obbligo per gli enti affidanti di avvalersi di «altra stazione appaltante» per lo svolgimento delle gare «*qualora il gestore uscente dei medesimi servizi o uno dei concorrenti sia partecipato o controllato dall'ente affidante ovvero sia affidatario diretto o in house del predetto ente*»;

Il Decreto assegna inoltre nuove funzioni all'ART:

- predisposizione degli schemi dei contratti di servizio per i servizi esercitati da società *in house* e con prevalente partecipazione pubblica e per quelli affidati direttamente;
- per tutti i contratti, definizione della tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare, nonché degli obiettivi di equilibrio finanziario, prevedendo la separazione contabile fra attività di servizio pubblico e altre attività.

L'ART è stata chiamata inoltre a definire regole in materia di selezione del contraente con riferimento a:

- rischio commerciale rispetto ai proventi da traffico nelle varie fattispecie contrattuali;
- obbligo per i concorrenti alle procedure di gara di possedere un patrimonio netto non inferiore al 15% del corrispettivo annuo a base di gara;
- accesso a beni immobili e strumentali indispensabili all'effettuazione del servizio;
- trasferimento del personale dipendente dal gestore uscente al subentrante «con l'esclusione dei dirigenti e nel rispetto della normativa europea in materia» applicando al personale il CCNL di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente⁴;
- versamento del TFR del personale soggetto al subentro dal gestore uscente all'INPS.

Trasparenza, tutela dei passeggeri, contrasto all'evasione

Il D.L. 50/2017 e la Legge per la Concorrenza 2017 hanno introdotto una serie di norme dirette da un lato ad assicurare una maggiore trasparenza e tutela a vantaggio dei clienti del TPL e dall'altro a rendere più efficaci le attività di contrasto all'evasione. In particolare, sono state introdotte le seguenti disposizioni:

- obbligo, da prevedersi per i contratti di servizio stipulati a partire dal 2018, di dotare i veicoli impiegati nei servizi di TPL di sistemi conta-passeggeri o similari e di sistemi di bigliettazione elettronica, e che le flotte siano dotate di sistemi AVM;
- definizione di forme di tutela per i passeggeri dei servizi di TPL in caso di cancellazione di corse o ritardo, in partenza al capolinea o da una fermata, superiore a 30 minuti per i servizi urbani, 60 per i servizi extraurbani, esclusi motivi di forza maggiore o scioperi (rimborso del biglietto o della quota giornaliera dell'abbonamento, di regola in denaro);

⁴ Il riferimento alla contrattazione di secondo livello è stato inserito nell'ambito del "decreto Mezzogiorno".

- impegno per le Regioni a prevedere, nei contratti di servizio di TPL, «*clausole idonee a stabilire l'obbligo per il concessionario di istituire e fornire all'utenza un servizio di biglietteria telematica direttamente accessibile dagli utenti attraverso un sito internet dedicato*».
- obbligo per i gestori di comunicare ai passeggeri, «*entro la conclusione del singolo servizio di trasporto*», le modalità di accesso alla carta dei servizi e, in particolare, le ipotesi che danno diritto a rimborsi/indennizzi, che devono poter essere richiesti subito dopo il termine del servizio di trasporto, «*a semplice esibizione del titolo di viaggio e senza ulteriori formalità*»;
- sul fronte della lotta all'evasione, obbligo di convalida del titolo di viaggio «*all'inizio del viaggio e ad ogni singola uscita, se prevista*» e «*in occasione di ogni singolo accesso ai mezzi di trasporto utilizzati*», in conformità alle prescrizioni del gestore.
- possibilità per le aziende di far svolgere le funzioni di contrasto all'evasione e di controllo di altre violazioni in materia di trasporto pubblico a personale non interno, previa verifica della possibilità di impiegare a tali mansioni il personale interno idoneo.

L'attività dell'ART

Con Delibera n. 48/2017, approvata poche settimane prima del D.L. 50/2017 che pure è intervenuto sul tema, l'ART ha emesso un atto di regolazione relativo agli ambiti di servizio pubblico e alle modalità più efficienti di finanziamento. L'atto di regolazione allegato alla Delibera stessa contiene 6 misure, dedicate a:

1. definizione della domanda potenziale;
2. criteri per l'individuazione della domanda debole;
3. criteri per la scelta delle modalità e tipologie di servizi di trasporto atte a soddisfare la domanda debole o le relazioni deboli;
4. determinazione degli obblighi di servizio pubblico e criteri per la loro copertura finanziaria;
5. criteri per la determinazione e l'aggiornamento delle tariffe;
6. criteri per la identificazione dei lotti dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva.

Le misure citate costituiscono un vademecum tecnico e procedimentale per gli enti affidanti per la costruzione dei bacini di mobilità e dei lotti di gara, e per la determinazione di costi, corrispettivi e tariffe, e loro aggiornamento nel tempo.

La Delibera ART n. 91/2017 e correlate, relative all'accesso alle autostazioni, interessa non il settore del trasporto bus di media-lunga percorrenza, ma anche il TPL, in quanto le due tipologie di servizi condividono in molti casi le stesse infrastrutture; lo stesso "gruppo Busitalia" è ad oggi gestore di servizi di TPL e di M/L percorrenza, e gestore di impianti di autostazione.

Su questo tema, l'ART ha aperto una consultazione pubblica su un atto di regolazione, tuttora in corso, sul quale il Gruppo FS ha inviato le proprie osservazioni unitariamente.

Infine, l'aggiornamento della Delibera n. 49/2015, necessario anche per effetto delle novità normative sopra citate, dovrà essere seguito con particolare attenzione, anche alla luce di alcuni dubbi interpretativi emersi a seguito delle disposizioni stesse.

Decreto sui costi standard

Dopo molti mesi di stallo, il decreto del MIT in materia di costi standard dei servizi di TPL pare essere più vicino alla sua adozione. Come anticipato, la Conferenza unificata ha nel febbraio 2018 approvato il testo dello schema di decreto, che contiene una metodologia per il calcolo e l'aggiornamento dei costi standard relativi alle seguenti modalità: autolinee, ferrovie, tram, metropolitane.

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

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

L'obiettivo primario del decreto è la gestione del meccanismo di riparto fra le Regioni delle risorse statali per il TPL. Tuttavia, nel testo dello schema di decreto approvato in Conferenza unificata (in coerenza con le previsioni di cui al D.L. 50/2017), si ribadisce che i costi standard debbono fungere da riferimento per la determinazione delle compensazioni alle imprese e dei corrispettivi da porre a base d'asta.

RISORSE UMANE

Il personale della Società al 31 dicembre 2017, si attesta a n. 1.735 dipendenti e risulta composto da n. 1.517 operatori di esercizio, n.157 impiegati, n.45 quadri e n.16 dirigenti.

L'evoluzione dell'organico, intervenuta nel corso dell'esercizio 2017, risulta rappresentata nella seguente tabella:

DIPENDENTI AL 31.12.2016	1.599
Entrate	207
Uscite	71
DIPENDENTI AL 31.12.2017	1.735
CONSISTENZA MEDIA 2016	1.592,2
CONSISTENZA MEDIA 2017	1.675,3

Il numero dei dipendenti della Società è passato da n. 1.599 unità al 31.12.2016 a n. 1.735 unità al 31.12.2017 registrando un incremento netto pari a 136 unità. Busitalia, nel rispetto delle procedure del Gruppo FS, cura con particolare attenzione la gestione della mobilità interna, incoraggiando le autocandidature di chi ambisce a lavorare in contesti organizzativi diversi rispetto al proprio, anche al fine di valorizzare la professionalità dei dipendenti e di incrementare il loro livello di motivazione. Per questo motivo sono stati effettuati circa 35 cambi residenza all'interno della Direzione Regionale Toscana, in accoglimento delle richieste presentate dal personale conducente così come ulteriori 8 unità sono state trasferite presso la Direzione Regionale Umbria.

Sempre per quanto attiene al personale con qualifica di operatore di esercizio, sono stati confermati tutti i distacchi del personale che da tempo presta attività lavorativa presso ATAF Gestioni fino ad un progressivo incremento di

quest'ultimi che vede coinvolti, nel 2017, un totale di circa 150 unità. Parimenti, per il personale "quadro", "impiegatizio" e "operaio" sono stati riconfermati i distacchi in ingresso ed in uscita – tra Busitalia Sita Nord ed Ataf -, che vedono interessate circa 30 unità.

GESTIONE E SVILUPPO DEL PERSONALE

Per quanto attiene alla Direzione Regionale Umbria, il 2017 ha visto un saldo incrementale (ingressi/uscite) di 15 unità. Per quanto riguarda le cessazioni, quest'ultime sono sostanzialmente tutte da ricondursi a dimissioni a seguito del raggiungimento dei requisiti pensionistici. Il 93,5% del personale cessato è costituito da uomini.

Nel suo complesso, la Società ha visto un saldo incrementale (ingressi - uscite) di 122 unità, la maggior parte delle quali con il profilo di operatore di esercizio, sono stati assegnati al servizio di trasporto urbano con procedura di distacco/comando.

Nell'arco del 2017, le cessazioni sono state complessivamente 25, delle quali oltre il 40% corrisponde a dimissioni di dipendenti in possesso dei requisiti pensionistici. L' 88% del personale cessato è costituito da uomini.

Nell'anno 2017 – nel mese di ottobre – la Società ha dato corso all'erogazione del terzo ed ultimo *step* incrementale di Euro 30,00 medi al parametro 175, relativa all'aumento della retribuzione tabellare prevista dall'Accordo Nazionale 28/11/2015 (1° step di incremento: Euro 35 al parametro 175 - decorrenza gennaio 2016 -; secondo step: Euro 35 a parametro 175 - decorrenza luglio 2016).

Nel luglio 2017 è giunto al naturale termine di scadenza lo specifico accordo sottoscritto nell'allora Umbria Mobilità Esercizio – 2014 - in materia di Premio di Risultato. Con l'erogazione dell'ultima *tranche*, connessa agli obiettivi raggiunti dal personale Operatore di Esercizio e legati alla produttività derivante dalla rimodulazione dei turni guida ed alla lotta contro l'evasione tariffaria, prende avvio il percorso di applicazione del Contratto Collettivo Aziendale Busitalia a valere dal 1 luglio 2017.

Nel corso del 2017 sono state sottoposte complessivamente a sorveglianza sanitaria 1.139 persone.

SELEZIONE

Nell'anno 2017 sono stati assunti in Busitalia n. 17 risorse laureate (di cui due inquadrati come quadro) tra personale neolaureato *junior* ed esperto, con percorsi accademici e professionali diversi, al fine di apportare alla Società il giusto mix di nuove competenze/esperienze e anche al fine di consentire quel *change mindset* necessario alla promozione del cambiamento. Sono stati inoltre assunti n. 4 tecnici informatici che con *seniority*, inquadramenti e *expertise* diversi supportano utenti e processi per l'adeguamento delle reti informatiche. Per ciò che attiene il personale operativo, sono state attivate due campagne di selezione per Operatore dell'Esercizio per un totale di n. 2.464 convocati i cui esiti hanno consentito di fare fronte al forte *turn over* che ha caratterizzato l'anno in questione.

SVILUPPO ORGANIZZATIVO

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

Per ciò che attiene lo sviluppo organizzativo, nell'anno 2017 anche in Busitalia – in linea con le politiche del Gruppo FS - si è proceduto all'associazione dei ruoli organizzativi (e laddove presente anche il relativo *grading* di competenze tecniche e manageriali, nonché il livello di *seniority*) ad ogni singola risorsa di Busitalia (D/Q/I/O) e delle controllate, quale *step* imprescindibile per l'avvio del sistema di *Performance Management* sul sistema di Gruppo SIV (Sistema Integrato di Valutazione) per l'assegnazione/consuntivazione degli obiettivi di *performance*.

Allo stesso modo il processo di MBO per il personale dirigente inserito nel sistema di incentivazione dalla fase di assegnazione del 2017 viene gestito interamente sul sistema SIV in linea con le altre società del Gruppo. Le iniziative di sviluppo del personale sono state realizzate secondo i modelli di valutazione presenti nel Gruppo Ferrovie dello Stato; modelli questi capaci di fornire una misura delle prestazioni delle risorse aziendali e del peso delle posizioni organizzative. Busitalia ha contribuito inoltre alla progettazione della "Nuova Social Intranet" di Gruppo grazie anche al lavoro svolto dai *change agent* che hanno collaborato in qualità di collettori delle famiglie professionali spesso operative di provenienza.

SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATO

In occasione delle verifiche periodiche di mantenimento delle Certificazioni 9001 e 14001, effettuate nel mese di novembre 2017 presso la Società controllata Ataf Gestioni, è stato validato dall'Ente di Certificazione DNV il percorso di estensione del Sistema di Gestione Integrato (Qualità e Ambiente) di Busitalia – Sita Nord ad ATAF Gestioni al fine di armonizzare i processi di gestione operativi in materia organizzativa ed ambientale.

Nel corso del 2017 è stata effettuata dall'Ente di Certificazione DNV la revisione del Sistema di Gestione Integrato (Qualità e Ambiente) della Direzione Regionale Umbria ed è stata ottenuta la certificazione OSHAS 18001 per alcune sedi della Direzione Regionale Umbria, inoltre, è stata effettuata la revisione della certificazione SA 8000.

FORMAZIONE

Nel corso dell'anno 2017 la Direzione Regionale Toscana ha erogato n. 2.760 ore di formazione coinvolgendo n. 502 dipendenti. Le macro aree interessate sono state:

- a) salute e sicurezza nei luoghi di lavoro;
- b) sviluppo nuove competenze.

Con specifico riferimento alla formazione in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, in osservanza di quanto previsto dal D. Lgs. 81/2008 e dall'Accordo Stato Regioni, sono state effettuate attività formative che hanno interessato n. 154 dipendenti per complessive n. 1.176 ore.

La formazione ha riguardato in particolare figure obbligatorie quali: Addetti Antincendio; Primo Soccorso; Aggiornamento Primo Soccorso, RLS; RSPP; Preposti. Formazione Generale e Specifica per nuovi assunti e personale in servizio. Inoltre, sempre in materia di salute e sicurezza, è stato svolto il corso Rischio cadute dall'alto per personale del settore tecnico.

Nel corso del 2017 i Dirigenti hanno iniziato la formazione in materia di sicurezza a loro dedicata.

In ambito di sviluppo nuove competenze nel settore amministrativo sono state erogate n. 384 ore in materia di "Comunicazione" che ha coinvolto n. 48 persone.

Nel settore Esercizio TPL Gomma il personale viaggiante ha svolto un corso inerente il nuovo Sistema AVM installato sulle vetture per il controllo dello stato di esercizio della flotta. L'intervento formativo ha interessato circa n. 300 persone per un totale di 1.200 ore erogate. In ambito di Formazione curata trasversalmente da FSI per tutte le società del Gruppo, sono proseguiti i percorsi di "Induction" per il personale neolaureato.

Per ciò che attiene invece la formazione tecnica e/o di business, sono stati effettuati corsi su vari moduli specifici per le famiglie professionali/strutture di appartenenza (tra cui a titolo di esemplificativo e non esaustivo):

- moduli SAP/RUN;
- seminari vari.

Per quanto attiene invece la Direzione Regionale Umbria, nel corso del 2017, molti sono stati i processi formativi che hanno interessato tutte le tipologie di personale dipendente. Con specifico riferimento alla formazione in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro sono state effettuate attività formative che hanno interessato n. 1.048 dipendenti, in osservanza di quanto previsto dal D.Lgs. 81/2008 e dall'Accordo Stato Regioni, per complessive n. 9.315 ore. In tale ambito sono stati realizzati corsi per nuovi assunti nei settori Movimento TPL Gomma, Personale Impiegatizio, sono proseguite le attività formative per l'aggiornamento dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza, e completato il percorso per i Rappresentati dei Lavoratori, gli Addetti al Primo Soccorso, Antincendio (sia come aggiornamento che nuove nomine) e formazione Preposti. Inoltre sono state effettuate attività formative relative all'utilizzo di macchinari ed attrezzature specifiche. Nel corso del 2017 i Dirigenti hanno completato la formazione in materia di sicurezza a loro dedicata. Sono state inoltre formate n. 802 persone appartenenti ai diversi profili professionali presenti in Azienda sul tema della certificazione SA8000 al fine di divulgare la nuova norma al personale; tale percorso formativo verrà completato per tutto il restante personale entro il 2018. 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 per n. 30 agenti e sono stati erogati corsi di aggiornamento per il personale afferente ai vari settori di officina (elettricisti, carrellisti, addetti pneumatica – porte e verifica materiale rotabile). Il personale di accompagnamento ha svolto anche una giornata di formazione dedicata alla visita dell'impianto tipo. Sempre nel settore ferroviario, a seguito della chiusura straordinaria ai fini manutentivi del servizio commerciale sulla tratta regionale e del conseguente impiego in diversa attività aziendale di parte del personale, sono stati effettuati corsi specifici in ambito commerciale ai fini dell'impiego degli stessi nell'attività di verifica nei servizi sostitutivi. Nell'ambito del sistema di Gestione della Sicurezza Ferroviaria, sono state erogate circa n. 600 ore di alta formazione al neo assunto in tale settore. Sempre in ambito Sicurezza, sono stati realizzati

in riferimento alla specifica normativa del Settore Navigazione Lacuale corsi di aggiornamento per la Sicurezza a Bordo che hanno visto coinvolto tutto il personale abilitato alla navigazione. Nel settore Esercizio TPL Gomma è stata erogato il percorso formativo previsto a tutti i neoassunti.

Nel 2017 è stata erogata formazione ai dipendenti del settore Impianti a Sede Fissa nei seguenti ambiti:

- abilitazione di agente di sorveglianza/agente itinerante percorsi meccanizzati città di Perugia;
- addetti al primo soccorso per l'impianto Minimetro;
- abilitazione agenti sorveglianza/itineranti per impianti ascensori.

Complessivamente la Direzione Regionale Umbria ha erogato n. 15.096 ore di formazione nel corso dell'anno 2017.

Nell'ambito della Formazione curata trasversalmente da Ferrovie dello Stato Italiane per tutte le società del Gruppo, sono proseguiti i percorsi di "Induction" iniziati nell'anno 2015 per il personale neolaureato inserito in precedenza nei suddetti percorsi.

Sono inoltre proseguite nell'arco del 2017 con il supporto della Capogruppo:

- la Formazione Maternità destinata alle mamme rientrate dalle maternità e ai relativi capi diretti (uomo o donna indifferentemente) con il fine di accompagnare e gestire la maternità in Azienda;
- la Formazione Valore D destinata donne/uomini e finalizzata alla valorizzazione delle diversità e al sostegno della leadership al femminile;
- *Women in Motion* con l'obiettivo di sostenere l'istruzione tecnica delle donne nelle scuole e nelle università, anche attraverso la testimonianza di mentor aziendali provenienti dai settori tecnici.

Per il personale dirigente di Busitalia sono stati attivati seminari (anche *on line*) del gruppo Ambrosetti. In particolare per la parte *on line* (Ambrosetti *Live*) è stata garantita la fruibilità dei suddetti seminari anche ad alcuni quadri.

Per ciò che attiene alla formazione tecnica e/o di *business*, sono stati effettuati corsi su vari moduli specifici per le famiglie professionali/strutture di appartenenza (tra cui a titolo di esemplificativo e non esaustivo):

- moduli SAP/RUN;
- seminari su tematiche ad *hoc* in tema di Gestione e Amministrazione del personale;
- formazione Tecnica in tema di ICT.

ORGANIZZAZIONE

Nell'arco dell'anno 2017 sono state istituite due nuove strutture organizzative:

- *Chief Transformation Officer* con l'obiettivo di costituire una nuova realtà finalizzata a garantire il presidio del processo di *change management* a supporto della realizzazione delle iniziative del Piano Industriale;

- *Long Haul* finalizzata allo sviluppo del business *Long Haul* nell'ottica di una mobilità integrata;

il tutto al fine di dare esecuzione e "sostegno" ai *pillars* del piano industriale.

Il processo di gestione patrimonio è stato correttamente allocato sotto l'*owner* del processo manutentivo in senso ampio. Infine, si è avviato un primo processo di ottimizzazione del modello organizzativo delle strutture di *staff* accorpando in ambito strategie i processi di commerciale e marketing nell'ottica di una visione integrata e sistemica di un processo così rilevante in una fase di grande espansione come quella dettata dall'attuale Piano Industriale. Si è quindi andati a modificare l'articolazione organizzativa delle strutture di *staff* della Società avviando una prima razionalizzazione delle strutture di primo riporto dell'Amministratore Delegato.

Si sono infine istituite alcune unità organizzative di micro struttura con l'obiettivo di definire al meglio gli ambiti delle attività in ambito Internal Audit separando i processi di *staff* da quelli di *line*.

Sempre nell'anno 2017 è continuata l'attività di mappatura dei meccanismi di funzionamento con l'emanazione di tre importanti procedure in tema di definizione budget, tutela legale in caso di aggressione per garantire tutela al personale vittima di atti di aggressione durante lo svolgimento della propria prestazione professionale e infine la gestione sinistri.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Il processo di confronto con le Organizzazioni Sindacali (di seguito OO.SS.) è sempre più connotato dalla scelta di base aziendale di dotare ciascuna Società di regole normative economiche ed organizzative che, al di là dell'appartenenza a *Legal Entity* differenti, siano comuni per tutta la *Sub Holding* che fa capo a Busitalia Sita Nord. Tale percorso che ha visto l'armonizzazione al Contratto Collettivo Aziendale di Busitalia sia per quanto riguarda la società controllate Busitalia Veneto che per quanto riguarda la controllata Busitalia Campania è stato completato anche per l'unità produttiva Direzione Regionale Umbria così come, da tempo, era stato realizzato per la Direzione Regionale Toscana. Ovviamente il processo di garanzia dell'unicità delle norme in Busitalia va di pari passo con la valorizzazione delle specificità territoriali che lo stesso contratto aziendale comunque garantisce nella logica della "doppia unità produttiva regionale". Per quanto attiene dunque l'unità produttiva regionale Toscana, nel 2017, l'attività relazionale con le OO.SS./R.S.U. è stata caratterizzata in un clima disteso e di fattiva collaborazione dal processo di consolidamento dell'applicazione del Contratto di 2° livello e dalla stipula dei seguenti importanti accordi sia su base nazionale che territoriale/aziendale. Nell'aprile 2017 è stata raggiunta l'intesa tra la Società e le OO.SS. firmatarie del CCA Busitalia per l'assegnazione del Premio di Risultato agli operatori di esercizio Busitalia distaccati c/o la Società Ataf Gestioni che hanno concorso al raggiungimento dei risultati aziendali, sulla base di parametri di miglioramento della redditività, produttività, qualità ed innovazione, di quest'ultima. Nel maggio 2007 è stato firmato l'Accordo, con le OOS firmatarie del CCA Busitalia, per il Premio di Risultato biennale (periodo di riferimento 1° gennaio 2016 – 31 dicembre 2017) relativo a tutto il personale di Busitalia Sita Nord – Unità Produttiva Toscana. Nell'ottobre 2017 si sono incontrate le delegazioni di Busitalia Sita Nord coadiuvate dall'Associazione Datoriale AGENS, e quelle delle OO.SS. FILT-CGIL, FIT-CISL, FAISA-CISAL, UILT UIL Nazionali, per dare esecuzione a quanto previsto dall'art. 80 comma 6 del CCA Busitalia in materia di Premio di Risultato (periodo di riferimento 1° gennaio 2016 – 31 dicembre 2017) e per definire le risorse economiche da attribuire a

tale titolo. Sul finire del 2017 si sono svolte le elezioni della RSU Busitalia Sita Nord – Unità Produttiva Toscana - che si è formalmente insediata a dicembre 2017. Pur mantenendo relazioni industriali proficue, nel settembre 2017 sono state attivate le procedure di raffreddamento a seguito delle problematiche emerse a seguito della gara di assegnazione dei cd "Lotti Deboli". Per quanto attiene invece l'Unità produttiva Umbria, si è conclusa positivamente la fase di armonizzazione contrattuale con la conseguente applicazione e piena operatività nella Direzione Regionale Umbria, a decorrere dal 1° luglio 2017, del Contratto Collettivo Aziendale Busitalia. L'obiettivo è stato raggiunto dopo numerosi incontri, oltre alla costituzione di specifici tavoli tecnici, che hanno visto coinvolte le rappresentanze sindacali regionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti e Faisa-Cisal e le rispettive Rappresentanze Sindacali Aziendali, OO.SS. queste firmatarie del Contratto Collettivo Aziendale Busitalia. Nel corso delle trattative sono stati sottoscritti n. 4 accordi per l'armonizzazione normativa e retributiva riguardanti il personale impiegato nei servizi di navigazione interna lacuale, mobilità mediante sistemi di impianti a sede fissa, impianti fissi e quadri. Inoltre è stato sottoscritto un addendum alle ipotesi di accordo per l'armonizzazione dei trattamenti del personale di esercizio dei servizi TPL gomma sottoscritte nel 2016. La complessità delle tematiche trattate ha reso necessari ben n. 4 accordi di proroga dei termini previsti per la conclusione della trattativa. Tutti le ipotesi di accordo sottoscritte sono state sottoposte a validazione dalle OO.SS. firmatarie attraverso referendum dei lavoratori in data 28 e 29 giugno 2017 il cui esito positivo ha permesso di dare l'avvio alla fase applicativa. Non è stata viceversa raggiunta l'intesa per l'applicazione del Contratto Aziendale di Busitalia al personale addetto ai servizi ferroviari, per il quale continuano ad applicarsi gli accordi in essere prima della fusione per incorporazione. Di tutto il percorso negoziale è stata data costante informativa alle OO.SS. ORSA Trasporti e UGL FNA che pur se riconosciute in azienda non sono firmatarie la prima del CCNL Autoferrotranvieri e la seconda del Contratto collettivo aziendale Busitalia. UGL FNA e ORSA Trasporti nonostante la loro partecipazione attiva agli incontri informativi, per ragioni diverse, non hanno riconosciuto gli accordi sottoscritti e validati dal referendum dei lavoratori, proclamando lo stato di agitazione ed attivando le procedure di raffreddamento in sede prefettizia, procedure conclusesi in data 24 luglio 2017. In seguito all'adozione del Contratto collettivo aziendale Busitalia sono state nominate le Commissioni Orari e Turni, da questo previste, che hanno iniziato ad operare in occasione del avvio dei servizi scolastici 2017/2018.

Nel mese di settembre 2017, a seguito della chiusura dell'esercizio commerciale ferroviario sull'intera tratta della ferrovia regionale umbra da parte della società titolare della gestione dell'infrastruttura ferroviaria, si sono tenuti 5 incontri sindacali con le rappresentanze sindacali regionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Faisa-Cisal, UGL FNA e ORSA Trasporti e con le rispettive RSA al fine di individuare soluzioni condivise per far fronte alla sopravvenuta impossibilità da parte dell'Azienda di ricevere la prestazione lavorativa di parte del personale afferente all'esercizio ferroviario. Gli incontri hanno portato alla sottoscrizione di un accordo sulla base della soluzione proposta dall'Azienda che prevede il reimpiego temporaneo del personale eccedentario in mansioni diverse da quelle proprie e in distacco presso altre società del Gruppo FSI, esclusivamente su base volontaria. Ciò permetterà per tutta la durata dell'interruzione non solo un reimpiego del personale (evitando azioni negative sul lavoro) ma il pieno impiego del personale in eccedenza al quale viene assicurato contestualmente il mantenimento delle abilitazioni possedute. Il predetto accordo è stato sottoposto dalle OO.SS. al referendum dei lavoratori in data 07 novembre 2017 ed il cui esito è stato positivo. Sono stati inoltre tenuti n. 20 incontri con le Rappresentanze Sindacali

Aziendali delle diverse aree operative e dei diversi bacini di servizio incentrati prevalentemente sull'esame della formazione e distribuzione dei turni di servizio o su specifiche tematiche di carattere operativo.

AMBIENTE

Busitalia – Sita Nord è in possesso delle Certificazioni conformi ai requisiti delle norme UNI EN ISO 9001:2008, UNI EN ISO 14001:2004 e BS OHSAS 18001:2007 (perimetro Corporate, Direzione Regionale Toscana e Direzione Regionale Umbria).

Limitatamente alla Direzione Regionale Toscana, Busitalia – Sita Nord possiede la Certificazione UNI EN 13816:2002.

Solo la Direzione Regionale Umbria possiede la Certificazione SA8000:2014.

Nell'anno 2017 sono state concretizzate le seguenti attività di sistema:

1. verifiche periodiche annuali di mantenimento Certificazioni UNI EN ISO 9001 e UNI EN ISO 14001 effettuate nel mese di febbraio (perimetro Corporate e Direzione Regionale Toscana);
2. verifica periodica annuale di mantenimento Certificazione UNI EN 13816 effettuata nel mese di febbraio (perimetro Direzione Regionale Toscana – Linee TPL Firenze – The Mall e Firenze – Aeroporto Vespucci);
3. verifica periodica semestrale di mantenimento e passaggio allo *standard* 2014 per la Certificazione SA8000 nel mese di maggio (perimetro la Direzione Regionale Umbria);
4. verifica annuale periodica di mantenimento Certificazione BS OHSAS 18001 effettuata nel mese giugno (perimetro Corporate e Direzione Regionale Toscana);
5. estensione parziale della Certificazione BS OHSAS 18001 di Busitalia – Sita Nord alla Direzione Regionale Umbria, conseguita nel mese di luglio, nell'ambito del servizio TPL su gomma e sulla quasi totalità dei siti ad esso collegati;
6. estensione parziale del Sistema di Gestione Integrato (Qualità e Ambiente) di Busitalia – Sita Nord alla Direzione Regionale Umbria: progetto di integrazione con il Sistema già esistente concretizzato nel mese di dicembre in occasione delle verifiche periodiche annuali di mantenimento Certificazioni UNI EN ISO 9001 e UNI EN ISO 14001;
7. verifica periodica semestrale di mantenimento Certificazione SA8000 nel mese di dicembre (perimetro la Direzione Regionale Umbria).

Nel mese di gennaio 2018 sono state effettuate le attività di rinnovo Certificazione BS OHSAS 18001 di Busitalia – Sita Nord (Corporate, Direzione Regionale Toscana e Direzione Regionale Umbria) e di rinnovo Certificazione UNI EN 13816, limitatamente alla Direzione Regionale Toscana.

Nel mese di febbraio 2018 sono state effettuate le attività di rinnovo Certificazione UNI EN ISO 9001 di Busitalia - Sita Nord (Corporate, Direzione Regionale Toscana e Direzione Regionale Umbria).

CLIENTI

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

	Produzione (km*vetture)		
	2017	2016	Variazione
Busitalia – Sita Nord, Direzione Toscana	11.859.567	11.847.657	0,1%
Busitalia – Sita Nord, Direzione Umbria	24.429.284	24.707.678	-1,1%
ATAF Gestioni	14.696.794	14.923.658	-1,5%
Busitalia Veneto	27.267.078	26.984.428	1,0%
Busitalia Rail Service	17.270.633	16.712.353	3,3%
Busitalia Campania	10.924.485	0	nd
Busitalia Simet*	7.051.888	0	nd
Firenze City SightSeeing	240.986	246.774	-2,3%
Q-BUZZ - NL**	17.238.684	0	nd
Totale	130.979.399	95.422.548	37,3%
* dal 01 aprile 2017			
** dal 01 settembre 2017			

DIREZIONE REGIONALE TOSCANA

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

	Produzione (km*vetture)		
	2017	2016	Variazione
<u>TPL Extraurbano gomma</u>	<u>10.340.353</u>	<u>10.395.650</u>	<u>-0,5%</u>
<u>Servizi a mercato turistici</u>	<u>1.275.912</u>	<u>1.206.437</u>	<u>5,8%</u>
<u>Servizi sostitutivi treno</u>	<u>243.302</u>	<u>245.570</u>	<u>-0,9%</u>
Totale	<u>11.859.567</u>	<u>11.847.657</u>	<u>0,1%</u>

Anche per il 2017, il servizio di trasporto pubblico locale in Toscana è stato svolto da Busitalia per conto delle Società consortili (Scarl), nelle more della stipula del "Contratto Ponte", il cui iter è stato descritto nel paragrafo "Principali eventi dell'esercizio", con riferimento all'evoluzione della procedura di gara a bacino unico in Toscana.

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

Nel corso dell'anno 2017, il piano tariffario PEGASO ha subito un adeguamento dell'1,7068% (*variazione indice ISTAT-FOI aprile 2017/aprile 2016*) entrato in vigore dal 1° luglio 2017. Per tutte le Scarl, le tariffe ordinarie non hanno subito alcuna variazione.

Con Atto Dirigenziale N.1880 del 7/9/2017 dalla Città Metropolitana di Firenze (CMF) è stato riconfermato, a tariffario, l'abbonamento annuale scolastico riservato agli studenti della scuola elementare e della scuola media inferiore.

Nel corso del 2017 i Servizi a Mercato svolti dalla Direzione Regionale Toscana hanno sostanzialmente consolidato i risultati raggiunti nel 2016 in un contesto che ancora risente delle incertezze legate ai seguenti fattori sia a livello locale che internazionale:

- effetti recessivi della crisi economica – che ormai perdura dal 2008;
- timori legati ai flussi migratori ed ai fenomeni terroristici che interessano l'Europa ed il nostro Paese.

Si segnala anche nel corso del 2017 il perdurare di una aggressiva forma di concorrenza nel mercato in oggetto.

In questo quadro è necessario evidenziare quanto segue:

- Il servizio Volainbus ha visto un incremento passeggeri del 3,7%.
- l'adozione di regimi tariffari coerenti con lo *standard* di qualità del servizio offerto ha consentito la fidelizzazione della clientela;
- i nuovi canali di vendita *on-line* (piattaforma e-commerce Busitalia web-shop) hanno registrato un tiepido ma crescente gradimento.

Nel corso dell'anno 2017 la "**Linea autorizzata Volainbus**" ha registrato un ulteriore incremento in termini di passeggeri a parità di programma di esercizio. I lavori per la messa in esercizio della Linea 2 della tramvia che collegherà la Stazione di Firenze Santa Maria Novella con l'aeroporto A. Vespucci di Firenze sono proseguiti e si prevede l'operatività della Linea dal giugno 2018, questo inevitabilmente avrà un impatto negativo sul servizio Volainbus che, si presume, vedrà nel 2018 un sensibile calo di passeggeri. Per questo motivo nel corso del 2017 (nel periodo giugno/ottobre), con il supporto di un'agenzia fiorentina accreditata in servizi di *marketing* per il settore dei trasporti, è stata attuata una campagna di promozione e indagine di mercato volta a pubblicizzare il servizio e nel contempo reperire informazioni utili per la progettazione di un percorso diversificato e alternativo del servizio. E' stato inserito nella flotta Volainbus un nuovo autobus dedicato, di ultima generazione, in aggiunta ai due già in servizio per ottenere una maggiore efficienza in termini di puntualità del servizio; inoltre nel corso del 2017 tutti i mezzi sono stati dotati di un monitor di bordo che informa i passeggeri in tempo reale sull'operativo dei voli in partenza dall'aeroporto. In vista della scadenza del contratto con Aeroporto di Firenze il 31 dicembre 2017 è stato concordato con Toscana Aeroporti S.p.A. di procedere al rinnovo del contratto per un anno inserendo alcune clausole a tutela e promozione del servizio. Si è convenuto inoltre di stipulare un contratto di pubblicità nel quale si prevede di promuovere il servizio "Volainbus" verso i passeggeri in arrivo all'aeroporto con pannelli pubblicitari posti all'interno di n. 8 autobus "Interpista" e di realizzare un *banner* pubblicitario specifico per il servizio che sarà visualizzabile sulla Home Page del sito di Toscana Aeroporti S.p.A. accessibile tramite Wi-Fi da tutti i passeggeri in arrivo.

Nel corso dell'anno 2017 la "**Linea autorizzata DIRECT BUS "Firenze-The Mall"**" ha registrato un lieve calo del volume di passeggeri, a parità di programma di esercizio, dovuto prevalentemente ad una concorrenza

particolarmente aggressiva di altri vettori locali che nel corso del 2017 ha continuato ad erodere quote di mercato provocando, rispetto al 2016, un calo del 3,4% su base annua dei passeggeri trasportati e un corrispondente calo degli incassi del 2,2%, a seguito dell'entrata definitiva a regime dell'adeguamento tariffario adottato nel 2016.

In lieve ma costante aumento il volume delle vendite *on-line* su piattaforma *e-commerce* Busitalia *web-shop* che vale in media il 5% del venduto.

Da dicembre 2017 infine, in stretta collaborazione con Trenitalia e Ferrovie dello Stato Italiane, è attiva sul sito Trenitalia la nuova destinazione ferroviaria FIRENZE THE MALL con possibilità di acquisto del biglietto combinato treno+bus su tutti i canali di vendita Trenitalia. I clienti Trenitalia potranno quindi acquistare un biglietto congiunto per partire dalle località servite dalle Freccie con destinazione The Mall e ritorno. Si assicura in questo modo un nuovo ed efficace collegamento fra i capoluoghi italiani, in particolare Roma e Milano, e il centro The Mall con conseguente auspicato incremento di passeggeri.

Il servizio attivato nel Giugno 2016 "**Shuttle Bus Firenze-The Mall**" non ha ancora raggiunto il *break-event point* ma ha visto un costante incremento di passeggeri che si attesta sul 22% rispetto all'anno precedente. Da Novembre 2017 Busitalia ha attivato un modulo di prenotazione diretta del servizio da parte dei *conciierge* degli Hotel Fiorentini tramite la piattaforma di *web-shop*. Grazie a questa nuova modalità che consente di accedere alle prenotazioni 24 ore su 24 e fino ad un'ora dalla partenza della navetta, è atteso un ulteriore incremento del volume di passeggeri.

In merito al servizio "**Noleggi**" l'andamento del fatturato supera lievemente le previsioni di budget e si mantiene sui livelli del 2016, pur trattandosi di una linea di *business* residuale rispetto alle logiche di *business* della Direzione Regionale Toscana. In leggera riduzione nel 2017 anche i servizi di trasporto scolastico.

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 2017 della Società.

Trasporto pubblico su gomma – produzione in Km e passeggeri trasportati

La Direzione Regionale Umbria ha effettuato nel corso del 2017 una produzione complessiva di servizi su gomma circa 22,9 milioni di Km, così articolati:

- Servizi di trasporto pubblico locale, per conto delle tre Scarl controllate da Busitalia: 21,6 milioni di Km circa;
- Servizi a mercato (noleggi e servizi turistici), per circa 0,8 milioni di Km;
- Servizi sostitutivi, per circa 0,5 milioni di Km.

La produzione ha registrato un leggero incremento rispetto all'anno precedente, dovuto essenzialmente a;

- Maggiori percorrenze TPL prodotte per i servizi straordinari a seguito del sisma 2016;
- Maggiori percorrenze servizi sostitutivi in sub affido da Busitalia Rail Service (Freccia Link L'Aquila-Roma e servizi sostitutivi per interruzione programmata linea ferroviaria Terni-L'Aquila);
- Maggiori percorrenze servizi sostitutivi automobilistici del treno regionale in considerazione della ulteriore chiusura parziale del tratto fra le Stazioni di Ponte San Giovanni e S. Anna (Febbraio 2017) e della chiusura totale dell'infrastruttura regionale dal 13 settembre 2017.

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

Passeggeri con abbonamento	26.214.010
Passeggeri con biglietto	6.140.218
TOTALE	32.354.228

Trasporto pubblico su ferro – produzione in Km e passeggeri trasportati

Come già illustrato nel paragrafo "Principali eventi dell'esercizio", l'esercizio 2017 è stato caratterizzato da rilevanti criticità per l'Esercizio Ferroviario (Trasporto ferroviario su rete regionale), culminate nel provvedimento di sospensione del servizio ferroviario commerciale dal 13 settembre 2017, il che ha comportato una significativa riduzione rispetto a quanto prodotto nell'esercizio 2016.

A seguito di tale sospensione in pari data sono stati attivati servizi sostitutivi automobilistici al fine di consentire la soddisfazione della domanda di trasporto dei clienti dei servizi.

Il personale adibito ai servizi di trasporto ferroviario su rete regionale è stato, in prima istanza, impiegato in attività di 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. Parallelamente si è proceduto ad un processo di riconversione del personale, strumentale all'impiego in altri settori aziendali, ed al distacco temporaneo di personale con qualifica di macchinista e capotreno presso T.F.T. – Gruppo L.F.I. a partire da ottobre 2017 e Trenitalia Direzione Regionale Lazio e Toscana dal 1 dicembre 2017.

Per quanto riguarda il contratto del trasporto ferroviario, sottoscritto con la Regione dell'Umbria, avente validità per gli anni 2015 – 2019, nel mese di settembre 2017 è stato sottoscritto, con lo stesso Ente, un atto Integrativo al contratto di servizio al fine di rendere lo stesso più completo rispetto a quanto previsto dal Regolamento CEE 1370/2007 per quanto concerne la conformità della compensazione prevista contrattualmente.

Il numero di passeggeri trasportati su rete regionale si attesta a n. 533.637 passeggeri.

Nell'anno 2017 è proseguito lo svolgimento dei servizi in sub affidamento da Trenitalia per le tratte Terni-L'Aquila e Terni-Roma (Trenitalia Regionale Lazio) e Foligno Terontola (Trenitalia Regionale Umbria).

La produzione registra a consuntivo una diminuzione dei volumi dei servizi previsti per la tratta Terni-L'Aquila a seguito del più lungo periodo di chiusura attuato nel mese di Luglio 2017 per lavori programmati sull'infrastruttura.

Contratti	Percorrenze treni Km
Regione Umbria	645.945
Sub affidamento servizi Direzione Reg. Trenitalia Umbria	48.005
Sub affidamento servizi Direzione Reg. Trenitalia Lazio	806.601
Totale	1.500.551

Servizi di navigazione sul lago Trasimeno – produzione in Km e passeggeri trasportati

La gestione della navigazione sul Lago Trasimeno nell'anno 2017 è stata svolta regolarmente. Il volume dei servizi e delle frequentazioni rilevati a consuntivo sono in linea con le previsioni e con le percorrenze realizzate nel 2016.

- Produzione in chilometri: 68.816
- numero passeggeri trasportati: 338.095

Servizi di mobilità alternativa (totale impianti 135) – passeggeri trasportati

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

Per quanto riguarda il sistema di mobilità alternativa nella città di Perugia sono stati riattivati all'esercizio nel mese di Aprile N. 2 ascensori (*Stazione Minimetro Pincetto – ascensore verticale idraulico – e Ascensore galleria Kennedy – ascensore verticale a fune*).

Di seguito si riportano i volumi dei passeggeri trasportati nell'anno 2017:

- Sistema Minimetro: 5.305.895
- Sistema Città di Perugia: 7.650.000
- Mobilità alternativa Amelia: 100.000
- Mobilità alternativa Orvieto: 893.435
- Mobilità alternativa Cascia: 330.000 (*Impianti riaperti dal 18 marzo 2017 a seguito eventi sismici 2016*)
- Mobilità alternativa Spoleto: 1.310.000
- Mobilità alternativa Foligno: 18.000

Per quanto riguarda i passeggeri trasportati nell'anno 2017 negli impianti di Spoleto e Cascia gli stessi hanno registrato una diminuzione legata al calo delle presenze turistiche conseguenti agli eventi turistici dell'anno 2016.

Proseguimento del progetto "laboratorio Umbria".

Il progetto, avviato nell'anno 2016, con ambiti di intervento nei servizi, bigliettazione, infrastrutture e infomobilità, è proseguito nell'esercizio 2017 e avrà ulteriori sviluppi nel 2018 con i seguenti interventi:

Servizi

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

Bigliettazione integrata

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

Infrastrutture e infomobilità

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

Progetto ECE

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

La qualità percepita: *Customer Satisfaction*

Nel corso del 2017 sono state effettuate le indagini di *customer satisfaction* sui bacini in cui opera Busitalia - Sita Nord, in Umbria – urbano, extraurbano, navigazione, mobilità alternativa - e Toscana. I periodi di rilevazione sono stati due, uno a giugno/luglio 2017, indirizzato ad un *target* di abbonati raggiunto con un'indagine telefonica CATI, l'altro a novembre/dicembre 2017, con una rilevazione estensiva sul campo destinata agli *users* del servizio, sia regolari che saltuari, effettuata con interviste CAPI (*face to face*), in ambito urbano, e questionario in autocompilazione, in ambito extraurbano. Il piano di campionamento, in particolare quello definito sul campo, è di tipo stratificato per bacini e linee, con estrazione delle unità statistiche di tipo casuale.

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

Risultati *Customer Satisfaction* sui servizi extraurbani di Busitalia

Per i servizi extraurbani in Umbria sono stati intervistati 1.943 clienti, prevalentemente di sesso femminile (58,1%) e di età non superiore a 35 anni (72,8%). Il 61,2% degli intervistati utilizza il servizio extraurbano prevalentemente

per studio (scuola, 50,3% o università, 10,9%) e per andare al lavoro (20,5%). Il 77,9% si avvale del servizio pubblico almeno 3 giorni alla settimana.

Per i servizi extraurbani in Toscana sono stati intervistati 1.561 clienti sui servizi direttamente offerti da Busitalia – Sita Nord. Il profilo socio-demografico è rappresentato da clienti di età non superiore a 35 anni (61,9%), che utilizzano abitualmente l'autobus per ragioni di studio (43,7%, di cui il 33,3% per recarsi a scuola e il 10,4% per università) o per lavoro (44,1%); l'81,9% di essi utilizza il servizio almeno 3 giorni a settimana.

Soddisfazione sui servizi extraurbani

Gli aspetti del servizio proposti, da valutare secondo una scala da 1 a 10⁵, hanno ottenuto le seguenti percentuali di soddisfazione, raggruppate in macro-fattori, calcolate al netto delle mancate risposte e considerando soddisfatti coloro che hanno espresso un giudizio pari o superiore a 6/10:

SODDISFATTI (%)	UMBRIA	TOSCANA
SERVIZIO COMMERCIALE	87,7	81,4
INFORMAZIONI ALLA CLIENTELA	77,7	66,1
COMPORAMENTO DEL PERSONALE	85,8	87,1
SICUREZZA	90,2	86,5
COMFORT	79,9	71,3
REGOLARITÀ / ORGANIZZAZIONE	75,8	65,2
INTEGRAZIONE MODALE	77,4	71,9
ATTENZIONE ALL'AMBIENTE	80,6	75,3
PULIZIA	65,8	59,4
SODDISFAZIONE COMPLESSIVA	86,9	82,8

Risultati *Customer Satisfaction* sui servizi urbani di Busitalia in Umbria⁶

Per i servizi urbani in Umbria sono stati intervistati 2.797 clienti sui servizi offerti nelle città di Perugia, Terni, Foligno, Spoleto, Orvieto, Assisi e Todi. Sono clienti prevalentemente di sesso femminile (58,8%) e di età non superiore a 35 anni (53,5%).

Il 35,9% degli intervistati utilizza il servizio urbano prevalentemente per studio (scuola 24,3% e università 11,6%) o per lavoro (21,4%).

Il 65,8% si avvale del servizio pubblico almeno 3 giorni a settimana.

⁵ "Potrebbe esprimere un giudizio attribuendo un punteggio da 1 (per niente soddisfatto) a 10 (pienamente soddisfatto) ai seguenti aspetti del servizio?"

⁶ Risultati complessivi delle rilevazioni di giugno/luglio e novembre/dicembre 2017.

Soddisfazione sui servizi urbani

Anche sul servizio urbano gli aspetti del servizio proposti dall'intervistatore sono stati valutati secondo una scala da 1 a 10⁷, ottenendo le seguenti percentuali di soddisfazione, raggruppate in macro-fattori:

SODDISFAZIONE	%
SERVIZIO COMMERCIALE	94,9
INFORMAZIONI ALLA CLIENTELA	94,1
COMPORAMENTO DEL PERSONALE	94,0
SICUREZZA	94,4
COMFORT	88,5
REGOLARITÀ / ORGANIZZAZIONE	86,7
INTEGRAZIONE MODALE	88,0
ATTENZIONE ALL'AMBIENTE	92,5
PULIZIA	86,7

Il servizio di trasporto urbano in Umbria nel 2017 registra un livello di soddisfazione complessiva con valutazione «overall» pari a 94,7% di soddisfatti.

In Umbria è stata effettuata altresì la rilevazione sulla mobilità alternativa (89,6% di soddisfatti) e sul servizio di navigazione (98% soddisfatti).

⁷ "Potrebbe esprimere un giudizio attribuendo un punteggio da 1 (per niente soddisfatto) a 10 (pienamente soddisfatto) ai seguenti aspetti del servizio?"

QUADRO MACROECONOMICO

L'economia mondiale è stata contrassegnata, nel corso del 2017, da una fase di moderata ma diffusa espansione sia nei paesi industrializzati che nei mercati emergenti. Secondo le ultime stime, il prodotto interno lordo del pianeta è cresciuto del 3,5% (+0,6 punti percentuali rispetto all'anno precedente), grazie al ritmo sostenuto dell'attività economica nella seconda parte dell'anno, incremento al quale si è accompagnata una crescita media annua del commercio mondiale che ha sfiorato il 5%.

Dati economici mondiali	2017	2016
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Mondo	3,5	2,9
Paesi avanzati	2,3	1,6
USA	2,3	1,5
Giappone	1,7	0,9
Area Euro	2,4	1,8
Paesi emergenti	4,5	3,8
Cina	6,8	6,7
India	6,6	7,4
America Latina	0,7	(1,1)
Commercio mondiale	4,9	1,7
Petrolio (\$ per barile)		
Brent	54,8	45,1

Fonte dati: Prometeia dicembre 2017

In prospettiva la crescita mondiale dovrebbe restare sostanzialmente stabile anche nel 2018, sia pur con l'incognita di un quadro politico instabile soprattutto in Medio Oriente e Corea del nord.

Protagonista, tra i paesi industrializzati, l'economia statunitense che, sulla scorta di una solida domanda interna, è cresciuta del 2,3% su base annua, nonostante i violenti fenomeni metereologici di fine estate che hanno avuto effetti negativi su molte componenti del prodotto interno lordo. L'attuazione, a fine anno, del programma economico e fiscale espansivo dell'amministrazione Trump, dovrebbe incentivare nuovi investimenti e migliorare le condizioni del mercato del lavoro con gradualmente incrementi salariali, nel breve e medio periodo, favorendo il consolidamento dell'attività economica anche nel 2018.

Fra le grandi economie industriali, l'economia giapponese, in espansione da sette trimestri consecutivi, ha registrato il più lungo periodo di crescita da 16 anni (+1,7% su base annua) grazie al buon andamento delle esportazioni che, assieme all'incremento degli investimenti di capitale, hanno contribuito a compensare un calo dei

consumi privati. Complessivamente, il tasso di crescita dei paesi avanzati è stato del 2,3% rispetto all'1,6% dell'anno precedente.

I paesi emergenti, dopo alcuni anni difficili tra espansioni e contrazioni, sono attualmente in una fase di ripresa (+4,5%) grazie alle migliori condizioni economiche dei paesi esportatori di materie prime. Tra questi ultimi spiccano Brasile e Russia, dove i miglioramenti del fronte politico e le migliori condizioni dei prezzi del petrolio hanno contribuito a un incremento delle aspettative di crescita.

In Cina l'attività economica continua a crescere a ritmo sostenuto attestandosi al 6,8% su base annuale (superiore all'obiettivo di crescita delle autorità governative) sorretta dalla tenuta dei consumi e dalla solidità del mercato immobiliare. Con il Congresso Nazionale del Partito Comunista dell'ottobre scorso è stato definito il programma economico per i prossimi cinque anni basato su un processo di riforme focalizzato maggiormente sulla qualità e sostenibilità della crescita.

Dati economici Area Euro	2017	2016
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	2,4	1,8
Germania	2,5	1,9
Francia	1,9	1,1
Italia	1,6	1,1
Spagna	3,1	3,3
Inflazione (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	1,5	0,2
Germania	1,7	0,4
Francia	1,2	0,3
Italia	1,2	(0,1)
Spagna	2,0	(0,3)

Fonte dati: Prometeia dicembre 2017

L'espansione economica nell'Area dell'Euro continua a essere solida e generalizzata nei diversi paesi e settori. La crescita del PIL in media annua è stata del 2,4%, sostenuta dai consumi privati, dagli investimenti e dalle esportazioni che beneficiano della diffusa ripresa mondiale. Il buon andamento del mercato del lavoro, con un tasso di disoccupazione che ha raggiunto il livello più basso dal 2009 (9,1%), e la bassa inflazione continuano a sostenere il reddito disponibile delle famiglie. Contemporaneamente i miglioramenti della redditività delle imprese e le favorevoli condizioni di finanziamento sostengono la ripresa degli investimenti.

In Germania, che si conferma locomotiva dell'Area Euro, il ritmo di crescita del PIL (+2,5%) è stato trainato dal commercio estero e dalla ricostituzione delle scorte. Gli investimenti delle imprese, anche se in rallentamento, hanno visto proseguire la ripresa a un passo sostenuto (1,5%) e sono rimasti tra le componenti più dinamiche della

domanda. Più moderata la crescita della Francia (+1,9%) sostenuta dalla domanda interna e dalle buone *performance* degli investimenti privati.

Anche in Spagna, la più dinamica tra le economie dell'Area, la crescita del PIL, da tre anni sopra il 3%, è stata trainata dalla domanda interna e, in particolare, dagli investimenti.

In Italia l'economia nel 2017 ha decisamente accelerato il passo beneficiando di un atteggiamento espansivo delle politiche economiche e di un contesto internazionale favorevole con impatti positivi sulla domanda interna e sulle esportazioni.

2017				
Dati economici Italia	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
PIL (variazioni % su anno precedente)	0,5	0,3	0,4	0,4
Domanda interna	0,2	0,8	0,2	0,5
Spesa delle famiglie e ISP	0,7	0,2	0,3	0,1
Spesa delle AP	0,4	0,2	0,1	0,2
Investimenti fissi lordi	(2,2)	1,1	3,0	1,0
Costruzioni	0,8	(0,3)	0,3	0,2
Altri beni di investimento	(4,7)	2,4	5,3	1,6
Importazioni di beni e servizi	0,7	1,6	1,2	0,9
Esportazioni di beni e servizi	1,8	0,1	1,6	0,7

Fonte dati: Prometeia dicembre 2017

In particolare nella prima parte dell'anno (rispettivamente primo e secondo trimestre) si è registrato un incremento del prodotto dello 0,5% e dello 0,3% in termini congiunturali, sostenuto soprattutto dal deciso rialzo della spesa delle famiglie e, dal lato dell'offerta, dal rafforzamento del settore dei servizi. Secondo le ultime stime nella seconda metà del 2017 l'aumento del PIL si è poi attestato a circa +0,4%.

Tali andamenti hanno condotto ad una crescita del PIL su base annua dell'1,6%, superiore alle previsioni del Governo (+1,5%), anche se inferiore a quella di altri paesi dell'Area. L'attività economica è stata sostenuta dalla crescita dei consumi supportata dalla positiva evoluzione del mercato del lavoro e del reddito disponibile, solo parzialmente limitata dal contenuto rialzo dei prezzi al consumo. Gli investimenti, dopo un leggero regresso di inizio anno, hanno mostrato un vivace dinamismo, beneficiando sia del miglioramento delle aspettative sull'andamento dell'economia sia degli effetti positivi sul mercato del credito derivanti dal proseguimento della politica monetaria espansiva della BCE.

In linea con la crescita economica, è proseguita la positiva dinamica del lavoro in misura maggiore delle attese beneficiando delle riforme introdotte negli ultimi anni. L'aumento degli occupati è risultato dell'1,5% (fonte ISTAT, novembre 2017) su base annua determinando un calo del tasso di disoccupazione, sempre nello stesso periodo, di circa un punto percentuale, per un tasso annuo pari all'11%.

In questo quadro di rafforzamento ciclico, l'inflazione in Italia rimane debole. Dopo la lieve flessione del 2016 (-0,1%), l'inflazione ha registrato una crescita dell'1,2% (fonte ISTAT, dicembre 2017) sulla quale hanno inciso, in particolare, gli aumenti dei prezzi dei trasporti, dei prodotti alimentari e dei servizi.

In prospettiva, lo scenario rimane complessivamente favorevole. Il 2018 partirà con uno slancio positivo che consentirà, in assenza di improvvise e inattese variazioni, di proseguire sugli attuali ritmi di crescita.

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Dal lato della domanda della mobilità in generale, i dati dell'osservatorio Audimob (2016)⁸ indicano il proseguimento di una tendenza alla contrazione della stessa. Si registrano infatti nel 2016 102 milioni di spostamenti nel giorno feriale medio a fronte dei 128 milioni del 2008 (-20% fra le due rilevazioni). Ancora più marcata la riduzione dei passeggeri*km (pari a circa il 24%).

Si riduce anche la distanza media viaggiata per spostamento, pari a 11,6 km a fronte dei 13,8 km registrati nel 2013 (valore massimo nella serie storica 2001-2016). Tale riduzione si osserva anche per gli spostamenti solo "urbani" (da 4,8 a 4,2 km per spostamento urbano fra il 2013 e il 2016).

Di tale tendenza, dovuta agli effetti della crisi economica, beneficia in parte il Trasporto Pubblico Locale (TPL): la quota di domanda soddisfatta dalle modalità di trasporto collettivo passa dal 10,6% del 2008 all'11,2% del 2016. Escludendo dal computo gli spostamenti non motorizzati, pari a circa il 20% del totale, la quota del TPL è al 13,4% nel 2015, a fronte del 12,9% del 2008 (ma era all'11,7% nel 2015).

D'altra parte, la mobilità privata continua ad essere primo "fornitore" di mobilità, con oltre il 70% degli spostamenti soddisfatti (oltre l'85% di quelli motorizzati). Inoltre, il tasso di motorizzazione, fra i principali determinanti della domanda di mobilità privata, non accenna a ridursi, ed è anzi stabile oltre le 60 autovetture per 100 abitanti.

Da valutare, seppur limitato a poche aree metropolitane e a nicchie di utenza, il rafforzamento del fenomeno della mobilità condivisa (nel 2015, i servizi di "sharing mobility" contavano su: 5.400 veicoli, 700.000 iscritti, 6.500.000 noleggi all'anno, 50.000.000 chilometri percorsi all'anno).

Le analisi dell'osservatorio Audimob evidenziano alcuni fenomeni di rilevanza per comprendere l'evoluzione del mercato della mobilità locale:

- apertura della forbice fra segmenti di popolazione ad alta intensità (in genere, occupati ad elevata istruzione) e a bassa intensità di domanda (anziani, non occupati, a minore istruzione);
- gli utilizzatori del mezzo privato sono in genere utenti "mono-modali", poco propensi ad utilizzare altre modalità di trasporto, al contrario di quanto avvenga per gli altri segmenti di domanda;
- mentre la quota del trasporto pubblico extraurbano è piuttosto uniforme sul territorio nazionale, quella del trasporto pubblico urbano è relativamente più elevata al centro-nord (19% nel nord-ovest, 15,8% nel centro), più bassa al sud (lievemente inferiore al 10%);
- la *customer satisfaction* inferiore rilevata per le modalità di trasporto collettive (eccezion fatta per le metropolitane) rispetto alle modalità di trasporto privato (es. la modalità autobus riceve un voto medio di 6,3 contro 8,4 dell'auto privata).

Il settore del TPL ha dunque elevate potenziali di crescita, legate soprattutto all'incremento della qualità dei servizi e alla capacità di promuovere sé stesso, soprattutto verso le fasce di popolazione ad elevata domanda di mobilità. Per far questo, senza rinunciare alla propria missione sociale, e dati i vincoli di bilancio, è irrinunciabile puntare sulla co-modalità, con tutte le modalità di trasporto collettivo in primis, ma anche con l'auto privata.

⁸ "14° rapporto sulla mobilità in Italia". Isfort-Audimob, aprile 2017.

In ogni caso, il settore non parte da zero. Secondo lo studio condotto da Cassa Depositi e Prestiti⁹, il TPL è un settore economico che produce un giro di affari complessivo annuo di oltre 12 miliardi di euro, rappresentando oltre l'80% dei passeggeri*km trasportati nel settore del trasporto passeggeri (5,2 miliardi di passeggeri*km).

Nel nostro paese, i servizi di TPL sono erogati da circa 1.000 imprese, che impiegano circa 126.000 addetti, di cui oltre 100.000 nel settore del TPL non ferroviario, utilizzando oltre 56.500 veicoli (di cui 50.000 autobus) e producendo oltre 1,9 miliardi di vetture*km (servizi autofilotranviari e impianti fissi e 275.000 treni*km (servizi ferroviari regionali).

D'altra parte, l'età media del parco autobus continua ad aumentare (11,38 anni nel 2015, nettamente al di sopra della media europea, intorno a 7 anni), per effetto della riduzione delle risorse disponibili di parte corrente e dedicate agli investimenti avvenuta negli anni post-crisi. Si consideri che nel 2016 il dato delle immatricolazioni di nuovi autobus è sceso per la prima volta sotto le 1.000 unità (erano oltre 3.700 nel 2015, con una riduzione di circa il 75%).

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

Le 117 aziende a partecipazione pubblica, pur essendo poco sopra il 10% del totale (erano 160 nel 2010), pesano per circa l'85% sia in termini di produzione che di forza lavoro impiegata e per oltre il 90% in termini di passeggeri trasportati. Comprendono alcuni dei principali operatori del paese, attivi nelle principali aree metropolitane (nel TPL urbano) o come operatori unici regionali (nel TPL extraurbano).

Nonostante la contrazione nel numero di aziende e la crescita di alcuni operatori, fra cui Busitalia (che attualmente, per produzione, comprendendo anche le società controllate, è tra i maggiori operatori del TPL in Italia insieme all'ATAC di Roma e l'ATM di Milano), il mercato italiano rimane sempre frammentato e relativamente "immaturo", a differenza di quanto avvenga in altri paesi. In particolare, la quota di mercato cumulata dei primi tre operatori in Italia è poco superiore al 20%, a fronte del 57% nel Regno Unito (mercato deregolato), del 69% in Francia (misurato in termini di rete gestite), del 53% in Svezia.

In effetti, eccettuata Busitalia, gli unici soggetti dinamici sul mercato sono alcuni gruppi privati nel centro-nord (fra cui Autoguidovie, con cui la Società ha stretto un accordo di partnership nel 2012) e i grandi gruppi internazionali Arriva (controllato da Deutsche Bahn) e RATP Dev ("costola" di RATP), a cui si è aggiunta FNM, a valle dell'acquisizione del 50% di ATV Verona perfezionata nel 2017. Da valutare se nel prossimo futuro gli operatori pubblici "in salute" baderanno alla difesa dei bacini storici, ovvero perseguiranno strategie espansive.

Dal lato dei ricavi, si conferma la dipendenza dalle risorse pubblica per assicurare l'equilibrio economico del settore: in Italia, il rapporto ricavi da traffico/costi operativi è inferiore al 35% al di fuori delle aree metropolitane, e supera

⁹ "Investire nel trasporto pubblico – Mezzi e reti per la mobilità". CdP, gennaio 2017.

di poco il 40% nelle aree metropolitane. Ad esempio, in Spagna le due grandezze sono rispettivamente del 74% al di fuori e del 50% nelle aree metropolitane¹⁰.

Si registrano tuttavia forti resistenze nell'inversione di tale trend, dato il rischio percepito di incidere negativamente sulla valenza sociale dei servizi.

Dal lato dei corrispettivi pubblici, il 2017 ha portato a maggiori certezze dal punto di vista delle risorse (si veda il punto precedente "Aspetti normativi"), con la stabilizzazione del fondo nazionale di parte corrente e stanziamenti sufficienti dal punto di vista degli investimenti.

Occorre invece valutare la portata e l'impatto sul settore dell'adozione, che pare ormai prossima, del decreto ministeriale in materia di costi standard, sia nel meccanismo di riparto del fondo nazionale, ma anche dal punto di vista dell'influenza che tale strumento avrà sulla definizione delle basi d'asta e dei corrispettivi nelle procedure di affidamento prossime venture.

Dal punto di vista dello scenario competitivo, si segnala la duplice opportunità di apertura al mercato relativa da un lato all'indizione di nuove procedure di gara (si veda il seguente punto "Scenario competitivo"), dall'altra allo stato di crisi di alcuni operatori pubblici, che potrebbe condurre alla conferma degli assetti attuali, ma anche ad un'accelerazione del processo di apertura al mercato.

SCENARIO COMPETITIVO

In vista della piena entrata in vigore del Regolamento CE 1370/2007 alla fine del 2019 (conclusione del periodo transitorio di cui all'art. 8), si osserva su tutto il territorio nazionale una decisa accelerazione sul fronte delle procedure di affidamento di servizi di TPL su gomma.

Eccezioni, peraltro significative, sono relative ai territori già "andati a gara" (es. regioni Friuli-Venezia Giulia e Toscana) e ad alcune fra le principali aree metropolitane del paese, per cui è previsto il proseguimento dell'attuale regime *in house*.

In questo scenario, sostanzialmente caratterizzato dall'annuncio di numerose gare ma dal loro avvio operativo posticipato al 2018 o 2019 (scadenza ultima concessa dal Regolamento Europeo 1370/2007), Busitalia nel 2017: ha continuato a monitorare il mercato (in termini di opportunità di mercato, competitori, *trend* sui mezzi e relative motorizzazioni e *trend* sulla tecnologie di bigliettazione, monitoraggio delle flotte e informazione all'utenza); ha approfondito l'analisi trasportistica ed economica nei bacini di maggiore interesse, per dimensione, redditività (o redditività prospettica) e motivi strategici, e in quelli con gara prevista a breve (bacini con avviso di pre informazione di gara pubblicati nel 2016 o 2017 e, quindi, con gara ipotizzabile nel 2018/2019) e ha perfezionato alcune operazioni di diversificazione di mercato (avvio della presenza all'estero) e di prodotto (ingresso nel settore, liberalizzato, della lunga percorrenza su gomma).

Più in particolare con riferimento alle diversificazioni nei primi mesi del 2017 è stata conclusa l'operazione di acquisto del 51% del ramo d'azienda lunga distanza su gomma della Simet S.p.A., storico operatore del settore e tra i maggiori del nostro Paese ingresso, il restante 49% resta alla Simet. L'operazione sancisce l'ingresso di

¹⁰ Fonte: ASSTRA-UITP (2014)

Busitalia nel mercato, italiano ed internazionale (Simet gestisce e anche una linea con destinazioni in Germania), della lunga distanza su gomma, mercato in forte crescita grazie alle recenti liberalizzazioni (in diversi paesi europei Italia incluso), al conseguente ingresso, anche in Italia, di grandi operatori multidomestici e all'iniezione delle più avanzate tecnologie di bigliettazione e informazione. Con l'ingresso nel settore il portafoglio dei prodotti di Busitalia e del Gruppo FS si amplia in accordo all'obiettivo di proporre alla clientela servizi *door to door*, integrati e, fermo restando la qualità, a prezzi variabili in funzione delle esigenze di mobilità e capacità di spesa degli interlocutori. La lunga distanza su gomma si propone infatti come alternativa all'alta velocità su ferro per i clienti con minore capacità di spesa e, per contro, meno interessati alla riduzione dei tempi di viaggio; disporre di una società propria ovverrà al rischio che questo segmento di utenza venga soddisfatto da operatori esterni al Gruppo FS.

All'inizio di settembre, al termine di un processo di gara durata circa un anno, è stato perfezionato l'acquisto del 100% di Qbuzz il terzo operatore di trasporto pubblico dei Paesi Bassi (quasi 200 milioni di euro di fatturato; circa 50 milioni di chilometri all'anno di servizi ripartiti tra la concessione di Utrecht e quella di Gronigen-Drenthe nel Nord-Est del Paese; oltre 60 milioni di passeggeri trasportati all'anno; 1.700 addetti; 650 autobus e, a Utrecht, 26 tram). Busitalia, con l'acquisto di Qbuzz, diventa il primo operatore di trasporto pubblico del nostro Paese con attività anche all'estero (escludendo l'ATM di Milano che da tempo collabora alla gestione della metropolitana di Copenaghen, presenza che nasce però da un'operazione di *build and operate* conclusa nella capitale danese con successo dall'Ansaldo). L'acquisizione di Qbuzz oltre a concorrere alla crescita di Busitalia permetterà lo scambio di *best practise* e *know-how* che Busitalia potrà utilizzare anche per migliorare il suo posizionamento competitivo nel mercato domestico; a questo proposito si sottolinea ad esempio che Qbuzz sta maturando una competenza distintiva nella gestione di autobus elettrici che saranno la motorizzazione prevalente del prossimo futuro nel trasporto pubblico (in alcuni paesi europei, come i Paesi Bassi, i bus elettrici sono già una realtà, in altri paesi, come il nostro, l'introduzione di mezzi elettrici è favorita da finanziamenti pubblici e dai criteri di selezione delle gare delle concessioni di trasporto pubblico che sempre di più privilegiano l'offerta di parchi a basso o nullo impatto ambientale).

Sempre in ambito internazionale è stato avviato il monitoraggio delle possibili opportunità di interesse che ha comportato l'approfondimento di potenziali operazioni di M&A prevalentemente nel Nord Europa (Scozia, Inghilterra, Norvegia e Danimarca).

Ancora in ottica di diversificazione nell'anno Busitalia, tramite la controllata Busitalia Campania, ha partecipato con successo alla gara per l'acquisizione di una quota di minoranza della società Citysightseeing di Napoli (servizi turistici a mercato); con l'operazione Busitalia, che già controlla la società Citysightseeing di Firenze e partecipa a quella di Venezia (servizi turistici nella Laguna con battelli), incrementa la sua presenza nell'ambito della aziende partner del prestigioso *brand* internazionale.

Infine, in *partnership* con Trenitalia, la controllata Busitalia Rail Service S.r.l. ha concluso un'altra operazione di diversificazione nel settore turistico: la gestione dei servizi di trasporto, con un mezzo elettrico innovativo, all'interno di FICO (Fabbrica Italiana Contadina), il nuovo grande parco agroalimentare di Bologna promosso da Eataly.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

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

Conto Economico riclassificato

	<i>valori in migliaia di euro</i>			
	2017 (a)	2016 (b)	Variazione (a-b)	%
Ricavi operativi	141.857	143.797	(1.940)	-1,3%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	119.068	119.956	(889)	-0,7%
Altri proventi	22.789	23.840	(1.051)	-4,4%
Costi operativi	(130.113)	(126.312)	(3.801)	3,0%
Costo del personale	(75.916)	(74.030)	(1.886)	2,5%
Altri costi netti	(54.197)	(52.282)	(1.915)	3,7%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	11.744	17.485	(5.741)	-33%
Ammortamenti	(9.864)	(9.506)	(358)	4%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(60)	(2.414)	2.354	-98%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	1.820	5.565	(3.745)	-67%
Proventi e oneri finanziari	(153)	(649)	496	-76%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	1.667	4.916	(3.249)	-66%
Imposte sul reddito	75	(896)	971	-108%
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	1.742	4.020	(2.278)	-57%
RISULTATO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI	-	-	-	-
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	1.742	4.020	(2.278)	-57%

Il "**Risultato netto dell'esercizio 2017**" si attesta a un valore positivo di 1.742 mila euro, con un peggioramento rispetto all'esercizio precedente di 2.278 mila euro (-57% rispetto al 2016).

Il **Margine operativo lordo (EBITDA)** evidenzia un decremento di 5.741 mila euro, con un margine che passa da 17.485 a 11.744 mila euro per effetto congiunto del decremento dei ricavi operativi di 1.940 mila euro e incremento dei costi operativi di 3.801 mila euro.

Nel dettaglio le variazioni in diminuzione dei **Ricavi operativi** fanno riferimento principalmente ai seguenti fattori:

- decremento di 770 mila euro dei ricavi relativamente ai servizi TPL Umbria Ferro svolti verso la consociata Trenitalia per effetto di minori chilometri realizzati nell'esercizio 2017 e minori introiti da titoli di viaggio dovuti principalmente alla chiusura delle linee ferroviarie per manutenzione dal mese di settembre;
- decremento di 233 mila euro dei ricavi da "servizi a mercato" per effetto del minore corrispettivo stabilito contrattualmente con la controllata Busitalia Rail Service relativamente al servizio Freccialink passando da 2,65 €/km a 1,90 €/km con decorrenza 1° luglio 2017;
- decremento netto di 608 mila euro del conto "service verso controllate" che include i ricavi per servizi amministrativi e strategici resi dalla Società nei confronti delle sue controllate, la diminuzione è attribuibile principalmente alla diminuzione dell'importo del service rinegoziato con la società Busitalia Rail Service che è passato da 2 a 1,2 milioni di euro mentre in aumento il service verso Busitalia Veneto di 0,180 mila euro per effetto del verificarsi della condizione inserita nel contratto di service di raggiungimento di alcuni parametri economici;
- decremento di 173 mila euro del conto "contributi sul personale" che include il riconoscimento dalle Regioni dei maggiori oneri relativi alla contrattazione CCNL autoferrotranvieri, spettanti alle aziende di trasporto, per effetto principalmente del mancato riconoscimento di "oneri di malattia 2009-2011";
- decremento di 124 mila euro dei ricavi dai parcheggi nelle stazioni per effetto di minori utilizzi delle zone di sosta di Spoleto e Cascia strettamente connessi agli eventi sismici passati;

Le variazioni in aumento dei **Costi operativi** fanno riferimento principalmente ai seguenti fattori:

- incremento del costo del personale di 1.886 (+2,5% rispetto al 2016), connesso da un lato all'intervenuta attivazione dell'ultima *tranche* di aumenti contrattuali previsti dal CCNL, e, dall'altro, all'incremento medio dell'organico che passa da 1.592 unità del 2016 a 1.735 unità del 2017. Si evidenzia peraltro che tale incremento è dovuto anche all'esigenza di assicurare adeguato supporto alla Società controllata Ataf Gestioni, presso la quale – come meglio illustrato nello specifico paragrafo della presente Relazione sulla gestione – buona parte dei nuovi assunti con qualifica di autisti sono stati distaccati;
- incremento delle prestazioni professionali e consulenze di 411 mila euro principalmente collegate agli sviluppi societari della Società;
- incremento dei costi per servizi informatici di 691 mila euro collegati ai costi di manutenzione ordinaria della piattaforma informatica, che ha subito rilevanti sviluppi nel corso dell'ultimo biennio;
- incremento di 1.173 mila euro del costo dei carburanti. La variazione è attribuibile alle maggiori percorrenze effettuate nel corso del 2017 pari a circa 1,6 milioni di Km, incremento sensibilmente dovuto ai maggiori servizi sostitutivi su gomma effettuali in luogo della chiusura temporanea della linea ferroviaria umbra. Inoltre si segnala una variazione in aumento dei prezzi medi del gasolio.

Il Risultato operativo, che si attesta a un valore positivo di 1.820 mila euro, in sensibile riduzione rispetto all'esercizio precedente, registra ammortamenti in aumento di 358 mila euro per effetto dei nuovi investimenti e dei passaggi in esercizio realizzati nel 2017.

Le svalutazioni pari a 60 mila euro fanno riferimento esclusivamente all'incremento del fondo svalutazione dei crediti verso Sita S.p.A. in liquidazione.

In sostanziale miglioramento il risultato della gestione finanziaria con una variazione positiva di 496 mila euro (-76% rispetto al 2016) principalmente determinato dalla diminuzione degli oneri finanziari verso la capogruppo FSI per effetto della conversione delle linee di credito in capitale avvenuta nel corso del 2016. Le imposte sul reddito si attestano ad un valore positivo pari a 75 mila euro per effetto delle agevolazioni fiscali utilizzate nell'esercizio, con particolare riferimento al c.d. super ammortamento, nonché all'effetto netto delle rettifiche delle imposte dell'esercizio precedente pari a 230 mila euro, mentre l'impatto fiscale relativo all'IRAP risulta pari a 155 mila euro.

Stato Patrimoniale riclassificato

valori in migliaia di euro

	31.12.2017 (a)	31.12.2016 (b)	Variazione (a-b)
Capitale circolante netto gestionale	37.596	30.940	6.656
Altre attività nette	15.196	5.821	9.375
Capitale circolante	52.792	36.761	16.031
Immobilizzazioni tecniche	72.539	74.633	(2.093)
Partecipazioni	62.920	23.211	39.709
Capitale immobilizzato netto	135.459	97.844	37.615
TFR	(21.651)	(22.279)	628
Altri fondi	(13.916)	(7.529)	(6.387)
TFR e Altri fondi	(35.567)	(29.808)	(5.760)
Attività/(Passività) nette detenute per la vendita	-	-	-
CAPITALE INVESTITO NETTO	152.683	104.796	47.887
Posizione finanziaria netta a breve	45.436	(653)	46.089
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	19.285	18.873	412
Posizione finanziaria netta	64.721	18.220	46.501
Mezzi propri	87.962	86.576	1.386
TOTALE COPERTURE	152.683	104.796	47.887

Il **capitale investito netto**, pari a 152.683 mila euro, presenta a fine 2017 una variazione in aumento di 47.887 mila euro rispetto all'esercizio precedente per l'effetto congiunto:

- dell'incremento del **Capitale Circolante** (16.031 mila euro), imputabile principalmente:
 - all'aumento dei crediti commerciali (2.127 mila euro) ascrivibile di fatto all'allungamento dei tempi medi di liquidazione dei corrispettivi, con particolare riferimento alla Regione Umbria;
 - al decremento dei debiti commerciali verso i fornitori (4.516 mila euro);

iii) alla variazione positiva della posta **Altre attività nette** (9.375 mila euro). L'incremento nella voce è riferibile:

- (a) ai maggiori crediti verso la controllata Busitalia Campania (4.541 mila euro), connessi alle dinamiche degli incassi;
- (b) ai maggiori crediti verso Altre Amministrazioni dello Stato per contributi (1.410 mila euro);
- (c) all'incremento del *bonus* carburante strettamente correlato all'aumento dei consumi (1.383 mila euro);
- (d) ai maggiori crediti verso le assicurazioni, per rinnovo contratti e conseguente ridefinizione delle scadenze (1.079 mila euro);
- (e) all'incremento del credito verso la società Umbria Mobilità S.p.A. per effetto della diversa esposizione delle partite debitorie/creditorie (1.184 mila euro).

L'incremento delle partecipazioni di 39.709 mila euro è riconducibile principalmente all'acquisizione delle Società di diritto olandese "QBuzz B.V." e "Utrecht Mobility Service B.V." in esito alla partecipazione alla Gara europea, che ha determinato il primo significativo esito delle logiche di internazionalizzazione del Gruppo proprie del Piano Industriale 2017-2026, e di Busitalia Simet che ha segnato l'ingresso della Società nel trasporto della lunga percorrenza;

Altre variazioni minori hanno interessato il TFR con una diminuzione netta di 628 mila euro per effetto principalmente dei benefici pagati.

A mitigare le variazioni in aumento, appena descritte hanno influito:

- l'incremento dei fondi rischi ed oneri pari a 6.387 mila euro per effetto congiunto dell'incremento di 7 milioni di euro per il "premio" previsto dal disciplinare della Gara Olandese al verificarsi di condizioni che sono state valutate dalla Società altamente probabili e dall'utilizzo di fondi per cause giuslavoristiche e costi manutentivi programmati già negli esercizi precedenti;
- la diminuzione delle immobilizzazioni tecniche pari a 2.093 mila euro per effetto principalmente degli ammortamenti di periodo.

La **posizione finanziaria netta** rappresenta un indebitamento di 64.721 mila euro e registra un incremento di 46.501 mila euro rispetto al 31 dicembre 2016. Tale variazione è essenzialmente correlata alla concessione di linee di credito da parte della capogruppo FSI per far fronte alle esigenze di acquisizione delle partecipazioni pari a 40.899 mila euro.

In contrapposizione alla variazione in aumento della posizione finanziaria a breve si sono registrate nel corso dell'esercizio:

- incremento delle disponibilità liquide per 908 mila euro;
- decremento complessivo dell'esposizione verso la consociata Fercredit per finanziamenti e anticipazioni di complessivi 1.147 mila euro tra esposizione a breve e a medio e lungo termine;
- in diminuzione anche il finanziamento da banche per 479 mila euro a seguito dell'estinzione totale del debito residuo per mutui;

- in diminuzione il saldo netto delle attività e passività finanziarie che includono i rapporti rispettivamente di credito/Debito dei conti correnti intersocietari, dove confluiscono i netting delle operazioni di *cash pooling* che presenta al 31 dicembre 2017 una variazione negativa di 8.136 mila euro.

I mezzi propri passano da 86.576 a 87.962 mila euro, con una variazione positiva di 1.386 mila euro determinata principalmente dall'incremento per destinazione utile esercizio e dall'incremento della riserva negativa per la rilevazione delle perdite attuariali dei benefici ai dipendenti.

FATTORI DI RISCHIO

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

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

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

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

In ordine invece a possibili fattori di rischio connessi agli aspetti più propriamente finanziari, la Società non ha fatto ricorso all'uso di strumenti finanziari passibili di esporla a rischi di esposizione verso i creditori o il sistema bancario. Con riferimento invece ai rischi di credito, di liquidità di mercato in termini di tasso di interesse e di cambio, si rinvia alle Note al bilancio per una più dettagliata trattazione in linea con quanto previsto dai principi contabili di riferimento.

INVESTIMENTI

Nel corso dell'esercizio la Società ha realizzato investimenti relativi a:

- acquisizioni di autobus per l'esercizio del TPL per complessivi 4.835 migliaia di euro;
- acquisizioni di autobus per l'esercizio dei Servizi a mercato per complessivi 244 migliaia di euro;
- acquisizioni di attrezzature, macchine d'ufficio e mobilio per complessivi 87 migliaia di euro;
- ristrutturazioni sugli immobili di proprietà e di terzi per 57 migliaia di euro;
- investimenti realizzati nell'esercizio, per lo sviluppo e l'implementazione dei software aziendali per 1.534 migliaia di euro;
- investimenti realizzati nell'esercizio, per la manutenzione straordinaria del materiale rotabile in Umbria per 1.052 migliaia di euro;

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

SEDI OPERATIVE	TPL	NOLEGGI	ALTRI SERVIZI A MERCATO	ALTRO	TOTALE
FIRENZE	179	14	11	2	206
SANSEPOLCRO	62	4	-	-	66
PERUGIA	586	17	26	95	724
TOTALE	827	35	37	97	996

Il parco della Direzione Regionale Toscana è composto in totale di n. 270 veicoli in esercizio con una età media di 12,8 anni e due mezzi in disuso.

Il parco della Direzione Regionale Umbria è composta da n. 629 autobus in esercizio con età media pari a 13,06 anni. Si segnala inoltre che settanta macchine risultano in disuso e pronte per essere dismesse nell'anno 2018 e venticinque mezzi sono stati dati in comodato d'uso a terzi.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso del 2017 non sono stati attivati dalla Società attività/progetti di ricerca e sviluppo.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE

Nel corso dell'esercizio 2017 – come già illustrato nel paragrafo relativo ai principali eventi – la Società ha sviluppato le proprie aree di *business* attraverso:

- l'acquisizione della partecipazione di controllo (con il 51% del capitale sociale) nella Società Busitalia Simet S.p.A., operante nel settore della lunga percorrenza;
- acquisizione del 100% della partecipazione nell'operatore di trasporto pubblico locale olandese "Qbuzz B.V.", e della società "Utrecht Mobility Service B.V.";
- il rilevamento delle quote detenute dai soci di minoranza nella controllata Savit S.r.l.;
- l'avvio operativo della società Busitalia Campania S.p.A., costituita nel 2016 a seguito della partecipazione alla procedura ad evidenza pubblica indetta da CSTP – Azienda della Mobilità S.p.A. in Amministrazione Straordinaria.

La Società ha inoltre assicurato:

- la gestione dei servizi sostitutivi ferroviari sull'intero territorio nazionale per conto della consociata Trenitalia attraverso la controllata Busitalia Rail Service S.r.l., che – attraverso la partecipazione al Consorzio Elio S.c.ar.l. - cura anche quota parte dei servizi sostitutivi realizzati in Lombardia per conto di Ferrovie Nord;
- la gestione del servizio urbano di Firenze, attraverso la controllata Ataf Gestioni S.r.l.;

- la gestione dei contratti di servizio extraurbano in Toscana attraverso la partecipazione alle società consortili già operanti da tempo nell'ambito di quella Regione;
- la gestione dei contratti di servizio extraurbano ed urbano in Umbria, attraverso partecipazione alle società consortili già operanti da tempo nell'ambito di quella Regione, acquisite in gestione diretta a partire dal 1° dicembre 2015 a seguito della realizzazione del progetto di fusione per incorporazione della Società Umbria Mobilità Esercizio S.r.l.;
- la gestione della procedura di gara a bacino unico regionale indetta dalla Regione Toscana attraverso la partecipazione alla Società consortile Mobit, destinata ad assorbire – in caso di aggiudicazione, ed una volta scaduto l'affidamento diretto disposto dalla Regione Toscana a favore della "ONE S.c.a.r.l." – tutte le altre società consortili esistenti in Toscana, compreso quella deputata a gestire il contratto di servizio relativo al servizio urbano e suburbano del comprensorio fiorentino (Ataf&Li-nea Scarl);
- la gestione del comparto dedicato al trasporto turistico nell'ambito della città di Firenze attraverso il controllo – tramite partecipazione di maggioranza di Ataf Gestioni – della Società Firenze City Sightseeing;
- 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;
- la gestione dei servizi di manutenzione alla flotta attraverso il controllo della Società SAVIT S.r.l.;
- la partecipazione alla gestione dei servizi di trasporto persone di natura pubblica (a offerta indifferenziata) o privata (noleggio) sia su terra che su mare, laguna, fiume o lago, con navi, battelli, motoscafi e qualsiasi altro natante, nonché con autobus, minibus, taxi, vetture da noleggio con e senza conducente nel Comune di Venezia tramite la partecipazione in City Boat;
- 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 (con una partecipazione del 34% detenuta da Ataf Gestioni);
 - o il trasporto pubblico locale nel bacino di Arezzo, attraverso la Società LFI (con una partecipazione fortemente minoritaria – 4,17% - di Ataf Gestioni, che però non ha impedito alla stessa Ataf Gestioni di nominare l'Amministratore Delegato in occasione dell'ultimo rinnovo degli organi sociali).

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

In particolare, per quanto riguarda le controllate dirette di Busitalia, l'andamento registrato nel 2017 è da considerarsi positivo, in quanto migliorativo rispetto ai risultati attesi.

In particolare:

- con riferimento ad Ataf Gestioni, il conto economico relativo all'esercizio 2017 registra:
 - o un EBITDA pari a 8,3 milioni di euro, su un valore della produzione di circa 84,6 milioni di euro, con un incremento di circa 0,8 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;

- un EBIT positivo per circa 3,1 milioni di euro, con un incremento di circa valore di circa 0,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
- un risultato netto positivo pari a 2,3 milioni di euro, con un incremento di circa 1,3 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
- con riferimento a Busitalia Rail Service, la Società si è attestata:
 - a livello di EBITDA, su un valore di circa 7,3 milioni di euro su un valore della produzione di circa 46,9 milioni di euro;
 - a livello di EBIT, su un valore di circa 5,2 milioni di euro, in aumento rispetto al 2016 per circa 2 milioni di euro;
 - a livello di risultato netto, su un utile di circa 3,5 milioni di euro;
- con riferimento a Busitalia Veneto, la Società si è attestata:
 - a livello di EBITDA, su un valore di circa 5,6 milioni di euro, in linea con quello registrato nell'esercizio precedente, su un valore della produzione di circa 88 milioni di euro;
 - a livello di EBIT, su un valore pari a circa 2 milioni di euro, in linea con l'esercizio precedente;
 - a livello di risultato netto, un utile di circa 1 milione di euro, con un miglioramento di circa 0,4 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente;
- con riferimento a Busitalia Campania, Società per la quale l'esercizio 2017 rappresenta il primo esercizio di attività, la stessa si è attestata:
 - a livello di EBITDA, su un valore negativo pari a circa 0,6 milioni di euro, essenzialmente a causa del fatto che gli interventi di efficientamento dei processi (lotta all'evasione, revisione del processo acquisti), hanno iniziato a riflettersi sull'andamento gestionale nella seconda parte dell'esercizio;
 - a livello di EBIT, su un valore negativo pari a circa 1,3 milioni di euro, essenzialmente a causa dell'incremento degli ammortamenti connessi alla rideterminazione della vita utile del materiale rotabile;
 - a livello di risultato netto, su una perdita di circa 1,4 milioni di euro;
- con riferimento a Busitalia Simet, Società divenuta operativa in data 1° aprile 2017, con il conferimento del ramo di azienda, la stessa si è attestata:
 - a livello di EBITDA, su un valore positivo pari a circa 0,5 milioni di euro;
 - a livello di EBIT, su un valore negativo pari a circa 0,6 milioni di euro;
 - a livello di risultato netto, su una perdita di circa 0,8 milioni di euro, risultato negativo da ascrivere in parte alla situazione di *start up* della Società ed in parte ad eventi eccezionali (quali la distruzione di un bus di recente acquisizione);
- con riferimento alle nuove acquisizioni estere, intervenute al 1° settembre, ma la cui attività si è svolta durante l'intero esercizio 2017:
 - la Società Qbuzz B.V. si è attestata:
 - a livello di EBITDA, su un valore positivo pari a circa 22,7 milioni di euro, su un volume d'affari complessivo di circa 197 milioni di euro;

- a livello di EBIT, su un valore positivo pari a circa 6,9 milioni di euro;
- a livello di risultato netto, su un utile di circa 3,3 milioni di euro;
- la Società Utrecht Mobility Service B.V., che su un volume d'affari complessivo di circa 2,5 milioni di euro, si è attestata su risultati di sostanziale pareggio, stante la sua missione "ancillare" nei confronti della società Qbuzz;
- con riferimento a Savit, la Società – a seguito del completamento delle attività di ristrutturazione, conseguenti anche al nuovo assetto societario - presenta un'inversione di tendenza con risultati positivi:
 - a livello di EBITDA, con un importo positivo pari a 0,2 milioni di euro;
 - a livello di EBIT, con un importo positivo pari a 0,1 milioni di euro, che si conferma anche a livello di risultato netto.

Le imprese consortili partecipate dalla Società, hanno chiuso il bilancio al 31 dicembre 2017 sostanzialmente in pareggio – connaturato alla natura di tali società, che presidiano la gestione dei contratti di servizio, ma con l'effettuazione dei servizi – attraverso risorse umane e tecniche – assicurati dai consorziati.

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

AZIONI PROPRIE

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

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

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

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

ALTRE INFORMAZIONI

Sedi secondarie

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

Procedimenti e contenziosi

Premessa

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

Procedimenti penali ex 231/2001

Procedimento penale n. 549/2017 RGNR avviato 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.. La Società si è costituita nel procedimento che si trova attualmente nella fase dell'udienza preliminare. Il legale incaricato a difesa della Società ha indicato un rischio di soccombenza possibile in relazione alle sanzioni pecuniarie ed interdittive ai sensi degli articoli anzi citati.

Altri procedimenti penali

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

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

Adesione al consolidato fiscale

La Società ha aderito all'opzione del consolidato fiscale nell'esercizio 2013 per il triennio 2013-2015. Nel mese di febbraio 2016 la Società ha rinnovato il contratto di consolidato fiscale nazionale per il triennio 2016-2018.

Informativa relativa all'articolo 2497 *ter*

La Società, nel corso del 2017, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 *ter* del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nel corso dell'esercizio 2017 la Società ha allargato il proprio campo di azione, sia con riferimento all'ambito principale del TPL (con servizi in nuove zone, sia sul territorio nazionale – Campania – sia in un contesto europeo – Olanda), che con riferimento al nuovo mercato della lunga percorrenza, sul quale opera, con il marchio "FAST", la Società controllata Busitalia Simet S.p.A.

Di particolare rilievo il fatto che l'allargamento del mercato – verificatosi anticipando gli obiettivi posti dal Piano Industriale 2017-2026 - ha consentito di accrescere il livello di redditività complessiva del "Gruppo" Busitalia, pur in presenza di situazioni di *start-up* che – come previsto – hanno bisogno di tempo per esprimere appieno il loro potenziale.

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

Tale situazione trova riscontro nel budget 2018 approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 18 dicembre 2017, focalizzato tra l'altro su un'accresciuta integrazione dell'offerta tra ferro e gomma, uno dei pilastri di riferimento del Piano Industriale, partendo dalle iniziative già realizzate nella Regione Umbria, ed in corso di allargamento ad altre importanti realtà.

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

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

Firenze, 12 marzo 2018

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2017

Prospetti contabili

Situazione patrimoniale – finanziaria

valori in unità di euro

	Note	31.12.2017	31.12.2016*
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	5	48.177.627	50.469.260
Investimenti immobiliari	6	4.482.028	4.662.322
Attività immateriali	7	19.879.679	19.501.000
Attività per imposte anticipate	8	1.215.575	1.103.253
Partecipazioni	9	62.920.324	23.211.005
Altre attività non correnti	10	36.279	36.279
Totale attività non correnti		136.711.512	98.983.119
Rimanenze	11	3.322.401	3.310.737
Crediti commerciali correnti	12	64.555.873	62.429.256
Attività finanziarie correnti	13	5.024.852	3.962.949
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	14	13.166.554	12.258.334
Crediti tributari	15	440.515	475.640
Altre attività correnti	10	35.682.139	25.826.738
Totale attività correnti		122.192.334	108.263.654
Totale attività		258.903.846	207.246.772
Patrimonio Netto			
Capitale sociale	16	73.000.000	73.000.000
Riserve di valutazione	16	(3.525.293)	(3.169.608)
Altre riserve	16	9.609.260	9.408.248
Utili (Perdite) portati a nuovo	16	7.136.181	3.316.959
Utile (Perdite) d'esercizio	16	1.742.008	4.020.235
Totale Patrimonio Netto		87.962.156	86.575.834
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	17	19.284.761	18.873.478
TFR e altri benefici ai dipendenti	18	21.651.438	22.279.181
Fondi rischi e oneri	19	13.396.270	7.008.876
Passività per imposte differite	8	519.763	519.763
Altre passività non correnti	20	30.994	29.034
Totale passività non correnti		54.883.226	48.710.332
Debiti verso soci per finanz.gruppo	17	40.899.302	-
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	17	13.530.690	15.568.340
Debiti commerciali correnti	22	30.282.768	34.799.926
Passività finanziarie correnti	21	9.197.882	-
Altre passività correnti	20	22.147.822	21.592.340
Totale passività correnti		116.058.464	71.960.606
Totale passività		170.941.690	120.670.938
Totale Patrimonio Netto e passività		258.903.846	207.246.772

*I dati del 2016 sono stati oggetto di riclassifica ai fini della comparabilità

Conto economico

valori in unità di euro

	Note	2017	2016
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	23	119.067.614	119.956.406
Altri proventi	24	22.789.221	23.840.449
Totale ricavi e proventi		141.856.835	143.796.855
Costo del personale	25	(75.916.032)	(74.029.920)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	26	(15.651.917)	(14.315.398)
Costi per servizi	27	(31.509.502)	(30.299.938)
Costi per godimento beni di terzi	28	(3.658.402)	(3.215.479)
Altri costi operativi	29	(3.376.910)	(4.451.130)
Costi per lavori interni capitalizzati			
Totale costi operativi		(130.112.763)	(126.311.865)
Ammortamenti	30	(9.864.019)	(9.505.927)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	31	(59.946)	(2.413.844)
Risultato operativo		1.820.107	5.565.219
Proventi finanziari	32	1.548.714	1.293.772
Oneri finanziari	33	(1.701.964)	(1.942.830)
Totale proventi e oneri finanziari		(153.250)	(649.058)
Risultato prima delle imposte		1.666.857	4.916.160
Imposte sul reddito	34	75.151	(895.925)
Risultato del periodo delle attività continuative		1.742.008	4.020.235
Risultato netto d'esercizio		1.742.008	4.020.235

Conto economico complessivo*valori in unità di euro*

	Note	2017	2016
Risultato netto d'esercizio		1.742.008	4.020.235
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio:			
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	18	(468.007)	(308.706)
Effetto fiscale Utili /(perdite) relativi a benefici attuariali	18	112.322	74.089
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio se sono soddisfatte determinate condizioni:			
Variazioni di <i>fair value</i> degli investimenti finanziari disponibili per la vendita	18	-	2.259
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		(355.685)	(232.358)
Totale Conto economico complessivo dell'esercizio		1.386.323	3.787.877

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

valori in unità di euro

Patrimonio Netto										
Riserve										
Riserve										
Riserve di valutazione										
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
Saldo al 1 gennaio 2016	31.000.000	731.442	-	8.249.598	(2.259)	(2.934.991)	6.043.790	(4.638.843)	8.383.009	40.787.957
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	42.000.000	-	-	-	-	-	-	-	-	42.000.000
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente	-	419.150	-	-	-	-	419.150	7.963.859	(8.383.009)	-
Altri movimenti	-	8.058	-	-	-	-	8.058	(8.058)	-	-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato	-	-	-	-	2.259	(234.617)	(232.358)	-	4.020.235	3.787.877
di cui:										
Attività finanziarie disponibili alla vendita	-	-	-	-	2.259	-	2.259	-	-	2.259
Utile/(Perdita) relativi ai benefici attuariali	-	-	-	-	-	(308.706)	(308.706)	-	-	(308.706)
Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali	-	-	-	-	-	74.089	74.089	-	-	74.089
Utile/(Perdita) d'esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	4.020.235	4.020.235
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto										
Saldo al 31 dicembre 2016	73.000.000	1.158.650	-	8.249.598	-	(3.169.608)	6.238.640	3.316.959	4.020.235	86.575.834
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente	-	201.012	-	-	-	-	201.012	3.819.223	(4.020.235)	-
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato	-	-	-	-	-	(355.685)	(355.685)	-	-	(355.685)
di cui:										
Attività finanziarie disponibili alla vendita	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utile/(Perdita) relativi ai benefici attuariali	-	-	-	-	-	(468.007)	-	-	-	(468.007)
Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali	-	-	-	-	-	112.322	-	-	-	112.322
Utile/(Perdita) d'esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	1.742.008	1.742.008
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto										

Rendiconto finanziario

valori in unità di euro

	Note	2017	2016
Utile/(perdita) di esercizio		1.742.008	4.020.235
Ammortamenti	30	9.864.019	9.505.927
Accantonamenti e svalutazioni	31	266.888	2.651.466
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	29	30.840	119.267
Variazione delle rimanenze	11	(11.665)	(382.649)
Variazione dei crediti commerciali	12	(2.126.617)	(5.586.668)
Variazione dei debiti commerciali	22	(4.517.158)	(3.628.085)
Variazione imposte correnti e differite	8	110.260	(574.650)
Variazione delle altre passività	20	557.442	-
Variazione delle altre attività	10	(9.915.347)	(10.252.836)
Utilizzi fondi rischi e oneri	19	(612.606)	(1.675.387)
Pagamento benefici ai dipendenti	18	(1.302.691)	(1.547.306)
Interessi pagati/(incassati)	32	1.412.724	1.900.623
Imposte (pagate)/incassate	34	(75.151)	895.925
Dividendi	32	(1.466.415)	(1.251.565)
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' OPERATIVA		(6.043.469)	(5.805.703)
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	5	(6.749.430)	(2.783.490)
Investimenti in attività immateriali	7	(1.080.572)	(916.859)
Investimenti in partecipazioni	9	(32.709.319)	(6.220.000)
Investimenti al lordo dei contributi		(40.539.321)	(9.920.349)
Contributi-immobili, impianti e macchinari	5	-	1.070.000
Contributi		-	1.070.000
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	5	25.927	26.733
Disinvestimenti in attività immateriali	6	2.478	-
Disinvestimenti		28.405	26.733
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO		(40.510.916)	(8.823.616)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	17	(1.626.367)	5.073.631
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	17	40.899.302	(28.974.290)
Variazione delle attività finanziarie	13	(1.061.903)	1.662.146
Variazione delle passività finanziarie	21	9.197.882	-
Interessi	32	(1.412.724)	-
Dividendi	32	1.466.415	1.251.565
Variazioni patrimonio netto	16	-	42.076.346
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' FINANZIARIA		47.462.605	21.089.398
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio		908.220	6.460.079
Disponibilità liquide a inizio periodo		12.258.334	5.798.255
Disponibilità liquide a fine periodo		13.166.554	12.258.334

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

Note al bilancio

1 Premessa

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

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

La pubblicazione del presente bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 12 marzo 2018 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 2017 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards - IAS* e *International Financial Reporting Standards - IFRS*) emanati dall'*International Accounting Standards Board (IASB)*, e alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee (IFRIC)* e dallo *Standing Interpretations Committee (SIC)*, riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi riportati nel presente documento.

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

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

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

- la Situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente" con specifica separazione, se presenti, delle attività/passività classificate come possedute per la vendita o incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita;
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle *continuing operation* da quello delle *discontinued operation*;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- il Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il metodo indiretto.

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

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

La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 4 - 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*.

3 Principali principi contabili applicati

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

Immobili, impianti e macchinari

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

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

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

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

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

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

Beni in locazione finanziaria

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

leasing operativi. I costi riferiti a *leasing* operativi sono rilevati linearmente a conto economico lungo la durata del contratto di *leasing*.

Investimenti immobiliari

Gli investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce "Immobili, impianti e macchinari".

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

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

La Società classifica le attività finanziarie nelle seguenti categorie:

- attività al *fair value* con contropartita al conto economico;
- crediti e finanziamenti;
- attività finanziarie detenute fino a scadenza;
- attività finanziarie disponibili per la vendita.

Il *management* determina la classificazione delle stesse al momento della loro prima iscrizione.

(a) *Attività finanziarie con contropartita al Conto Economico*

Tale categoria include le attività finanziarie acquisite a scopo di negoziazione a breve termine, gli strumenti derivati, per i quali si rimanda al paragrafo successivo, e le attività designate come tali al momento della loro iscrizione. Il *fair value* di tali strumenti viene determinato facendo riferimento al valore di mercato (*bid price*) alla data di chiusura del periodo oggetto di rilevazione: nel caso di strumenti non quotati lo stesso viene determinato attraverso tecniche finanziarie di valutazione comunemente utilizzate. Le variazioni di *fair value* degli strumenti appartenenti a tale categoria vengono immediatamente rilevate a conto economico.

La classificazione tra corrente e non corrente riflette le attese del *management* circa la loro negoziazione: sono incluse tra le attività correnti quelle il cui realizzo è atteso entro i 12 mesi o quelle identificate come detenute a scopo di negoziazione.

(b) Crediti e finanziamenti

In tale categoria sono incluse le attività non rappresentate da strumenti derivati e non quotate in un mercato attivo, dalle quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. Tali attività sono inizialmente rilevate al *fair value* e, successivamente, valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso di interesse effettivo. Qualora vi sia una obiettiva evidenza di indicatori di perdite di valore, il valore delle attività viene ridotto in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro: le perdite di valore determinate attraverso *impairment test* sono rilevate a conto economico. Qualora nei periodi successivi vengano meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato qualora non fosse stato effettuato l'*impairment*. Tali attività sono classificate come attività correnti, salvo che per le quote con scadenza superiore ai 12 mesi, che vengono incluse tra le attività non correnti.

La società cede parte dei propri crediti commerciali attraverso operazioni di *factoring*. Tali operazioni possono essere prosolvendo o pro-soluto. Le cessioni pro-soluto operate dalla società rispettano i requisiti richiesti dallo IAS 39 per l'eliminazione dalla situazione patrimoniale delle attività, dato che sono stati sostanzialmente trasferiti i rischi e benefici. I corrispettivi delle cessioni pro soluto spettanti al cessionario sono indicati negli "altri costi operativi". Per le operazioni che però non rispettano i requisiti previsti dallo IAS 39, quali le cessioni pro solvendo, i crediti rimangono iscritti nella situazione patrimoniale della società, sebbene siano stati legalmente ceduti, e una passività finanziaria di pari importo è contabilizzata nel bilancio separato. I corrispettivi delle cessioni pro-solvendo spettanti al cessionario sono indicati fra gli oneri finanziari.

(c) Attività finanziarie detenute fino a scadenza

Tali attività, valutate al costo ammortizzato, sono quelle, diverse dagli strumenti derivati, a scadenza prefissata e per le quali si ha l'intenzione e la capacità di mantenerle in portafoglio sino alla scadenza stessa. Sono classificate tra le attività correnti quelle la cui scadenza contrattuale è prevista entro i 12 mesi successivi. Qualora vi sia una obiettiva evidenza di indicatori di perdite di valore, il valore delle attività viene ridotto in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro: le perdite di valore determinate attraverso *impairment test* sono rilevate a conto economico. Qualora nei periodi successivi vengano meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene

ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato se non fosse stato effettuato l'*impairment*.

(d) Attività finanziarie disponibili per la vendita

In tale categoria sono incluse le attività finanziarie, non rappresentate da strumenti derivati, designate appositamente come rientranti in tale voce o non classificate in nessuna delle precedenti voci. Tali attività sono valutate al *fair value*, quest'ultimo determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato alla data di bilancio o delle situazioni infrannuali o attraverso tecniche e modelli di valutazione finanziaria, rilevandone le variazioni di valore con contropartita in una specifica riserva di patrimonio netto ("riserva per attività disponibili per la vendita"). Tale riserva viene riversata a conto economico solo nel momento in cui l'attività finanziaria viene effettivamente ceduta, o, nel caso di variazioni negative, quando si evidenzia che la riduzione di valore significativa e prolungata già rilevata a patrimonio netto non potrà essere recuperata. La classificazione quale attività corrente o non corrente dipende dalle intenzioni del *management* e dalla reale negoziabilità del titolo stesso: sono rilevate tra le attività correnti quelle il cui realizzo è atteso nei successivi 12 mesi.

Qualora vi sia una obiettiva evidenza di indicatori di perdite di valore, il valore delle attività viene ridotto in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro: le variazioni di valore negative precedentemente rilevate nella riserva di patrimonio netto vengono riversate a conto economico. La perdita di valore precedentemente contabilizzata è ripristinata nel caso in cui vengano meno le circostanze che ne avevano comportato la rilevazione applicabile solo a strumenti finanziari non rappresentativi di *equity*.

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. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale – finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value* e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie

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

Rimanenze

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

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

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

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

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

Benefici ai dipendenti

Benefici a breve termine

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

Piani a benefici definiti e a contribuzione definita

La società ha in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, la società versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il "*projected unit credit method*". Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di

obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.

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

Fondi rischi e oneri

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

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

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

Ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è probabile che alla società affluiranno dei benefici economici e il loro ammontare può essere determinato in modo attendibile, tenendo conto del valore di eventuali resi, abbuoni, sconti commerciali, e premi attinenti la quantità.

I ricavi per prestazioni di servizi sono rilevati a conto economico con riferimento allo stadio di completamento del servizio e solo quando il risultato della prestazione può essere attendibilmente stimato.

I ricavi da lavori in corso su ordinazione sono rilevati, coerentemente a quanto descritto in precedenza per i Contratti di costruzione, con riferimento allo stato di avanzamento (metodo della percentuale di completamento).

I ricavi delle vendite di beni sono valutati al *fair value* del corrispettivo ricevuto o spettante. I ricavi delle vendite di beni sono rilevati quando i rischi significativi e i benefici connessi alla proprietà dei beni sono trasferiti all'acquirente e i relativi costi possono essere stimati attendibilmente.

Gli interessi attivi sono registrati nel conto economico sulla base del tasso effettivo di rendimento.

Contributi pubblici

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

Contributi in conto impianti

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

Contributi in conto esercizio

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

Dividendi

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

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

Riconoscimento dei costi

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

Imposte sul reddito

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

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

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

PRINCIPI CONTABILI DI RECENTE EMANAZIONE

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni di prima adozione

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2017.

Emendamenti allo IAS 12 – *Income tax*

Il 19 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 12 *Income Tax*. Il documento "*Recognition of Deferred Tax Assets for Unrealised Losses (Amendments to IAS 12)*" mira a chiarire come contabilizzare le attività fiscali differite relative a strumenti di debito misurati al *fair value*. Le modifiche si applicano ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2017 o successivamente. L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e/o per l'ambito di applicazione, effetti degni di nota sul presente bilancio.

Emendamenti allo IAS 7 – *Statement of Cash Flows*

Il 29 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 7 *Statement of cash flows*. Il documento *Disclosure initiative (Amendments to IAS 7)* ha lo scopo di migliorare la presentazione e la divulgazione delle informazioni nelle relazioni finanziarie e di risolvere alcune delle criticità segnalate dagli operatori. Le modifiche introducono nuove *disclosure* per le variazioni di passività ed attività derivanti da attività di finanziamento. Il principio si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2017 o successivamente. La società ha applicato tali emendamenti retrospettivamente senza che gli effetti, per la natura degli stessi e/o per l'ambito di applicazione, abbiano determinato impatti significativi sul presente bilancio. Si fa presente che la modifica dello IAS 7 non ha trovato applicazione in quanto non ci sono fattispecie riconducibili allo stesso.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati da parte dell'Unione Europea

Alla data di redazione del presente bilancio annuale gli organi competenti dell'Unione Europea hanno concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione dei principi contabili ed emendamenti di cui nel seguito. Con riferimento ai principi applicabili per la società si è deciso di non esercitare l'opzione che prevede l'adozione anticipata, ove prevista.

Stima degli effetti dell'adozione dell'IFRS 15 e dell'IFRS 9

La società, che dovrà adottare l'IFRS 15 *Ricavi provenienti da contratti con i clienti* e l'IFRS 9 *Strumenti finanziari* a partire dal 1° gennaio 2018, ha analizzato gli effetti della prima applicazione di tali principi sul bilancio d'esercizio. La stima di tali effetti sul patrimonio netto della società al 31 dicembre 2016 si basa sulle valutazioni effettuate fino ad ora che hanno evidenziato quanto segue:

- per quanto concerne l'IFRS 15, la società non si aspetta impatti significativi sulla rilevazione, quantificazione e valutazione dei ricavi dalla clientela;
- per quanto concerne l'IFRS 9, la società, sebbene siano rilevanti le masse critiche impattate da tale principio soprattutto con riferimento alla valutazione delle attività finanziarie (*impairment*), non prevede effetti significativi sulla situazione economico, patrimoniale e finanziaria.

Si fa presente che gli effetti reali dell'adozione dei suddetti principi al 1° gennaio 2018 potranno cambiare in quanto:

- la società non ha ancora completato la verifica e la valutazione dei controlli sui suoi nuovi sistemi informativi; e
- i nuovi criteri di valutazione potrebbero subire delle modifiche fino alla presentazione del primo bilancio d'esercizio della società dell'esercizio che comprende la data di prima applicazione.

IFRS 15 – *Revenue from Contracts with Customers* ed Emendamenti

Il 28 maggio 2014 lo IASB e il FASB hanno pubblicato, nell'ambito del programma di convergenza IFRS-US GAAP, lo *standard* IFRS 15 "*Revenue from Contracts with Customers*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.1905 del 22 settembre 2016. Il principio rappresenta un unico e completo *framework* per la rilevazione dei ricavi e stabilisce le disposizioni da applicare a tutti i contratti con la clientela (ad eccezione dei contratti che rientrano nell'ambito degli *standards* sul *leasing*, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari). L'IFRS 15 sostituisce i precedenti *standards* sui ricavi: lo IAS 18 *Revenue* e lo IAS 11 *Construction Contracts*, oltre che le interpretazioni IFRIC 13 *Customer Loyalty Programmes*, IFRIC 15 *Agreements for the Construction of Real Estate*, IFRIC 18 *Transfers of Assets from Customers* e SIC-31 *Revenue—Barter Transactions Involving Advertising Services*. Il nuovo modello per la rilevazione dei ricavi previsto dall'IFRS 15 (*five steps model*) prevede che i ricavi debbano essere rilevati al trasferimento del controllo di beni o servizi al cliente (e non più al trasferimento sostanziale dei rischi e benefici) ed al corrispettivo cui l'entità ritiene di avere diritto (quindi non più al *fair value*). Inoltre, il 12 aprile 2016 lo IASB ha pubblicato alcuni chiarimenti relativamente all'IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers*. Il nuovo *standard*, anche a seguito dell'*Amendment* pubblicato dallo IASB l'11 settembre 2015, è applicabile ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente. E' comunque consentita l'applicazione anticipata.

IFRS 9 – *Financial instruments*

Il 24 luglio 2014 lo IASB ha pubblicato la versione finale dell'IFRS 9 "Strumenti finanziari". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2067 del 22 novembre 2016. Il documento accoglie i risultati del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39 e supera tutte le versioni dell'IFRS 9 precedentemente emesse in tema di classificazione e valutazione, *derecognition*, *impairment*, e *hedge accounting*. Tra le principali novità si ricorda che in tema di classificazione e valutazione occorre considerare il *business model* utilizzato per gestire le attività e

passività finanziarie e le caratteristiche dei flussi di cassa finanziari. Inoltre il principio introduce nuovi aspetti per la valutazione delle perdite sui crediti (*expected credit losses*) ed un nuovo modello di *hedge accounting*. Il nuovo *standard* è applicabile ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente.

IFRS 16 – Leases

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

Emendamenti all'IFRS 4 – Insurance Contracts

Il 12 settembre 2016 lo IASB ha emesso alcune modifiche all'IFRS 4 – "Contratti assicurativi". Gli emendamenti hanno l'obiettivo di risolvere le incongruenze derivanti dalle diverse date di entrata in vigore dell'IFRS 9 e dell'IFRS 4.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora omologati da parte dell'Unione Europea

Alla data di redazione del presente bilancio annuale gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione dei principi contabili ed emendamenti di cui nel seguito. La valutazione degli eventuali impatti che tali principi, emendamenti ed interpretazioni avranno sul Bilancio e sulle Situazioni economiche, patrimoniali e finanziarie è in corso di analisi.

IFRS 14 – Regulatory Deferral Accounts

Il 30 gennaio 2014 lo IASB ha pubblicato l'IFRS 14 "*Regulatory Deferral Accounts*", l'*interim standard* relativo al progetto *Rate-regulated activities*. L'IFRS 14 consente, solo alle entità che adottano gli IFRS per la prima volta, di continuare a rilevare gli importi relativi alla *rate regulation* secondo i precedenti principi contabili adottati. Al fine di migliorare la comparabilità con le entità che già applicano gli IFRS e che non rilevano tali importi, lo *standard* richiede che l'effetto della *rate regulation* debba essere presentato separatamente dalle altre voci. L'IFRS 14 sarebbe applicabile ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2016 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. Tuttavia, si precisa che ad oggi la Commissione Europea ha deciso di sospendere l'*Endorsement Process* in attesa dell'emissione del principio contabile definitivo da parte dello IASB.

Emendamenti all'IFRS 10 – *Consolidated financial statements* e allo IAS 28 – *Investments in associates and joint venture*

L'11 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato "*Sale or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture (Amendments to IFRS 10 and IAS 28)*", con lo scopo di risolvere un conflitto tra lo IAS 28 e l'IFRS 10. Le modifiche stabiliscono che, in caso di vendita/conferimento di *asset* a una *joint venture* o a una collegata, o di vendita di interessenze partecipative che determinano la perdita di controllo, mantenendo il controllo congiunto o l'influenza notevole sulla collegata o *joint venture*, l'ammontare dell'utile (perdita) rilevato dipende dal fatto se gli *asset* o la partecipazione rappresentano, o meno, un *business* secondo quanto previsto dall'IFRS 3 "Aggregazioni aziendali". In particolare se gli *asset*/partecipazione costituiscono un *business*, l'eventuale utile/(perdita) deve essere rilevato integralmente; se gli *asset*/partecipazione non costituiscono un *business*, l'eventuale utile/(perdita) deve essere rilevato soltanto per la quota di competenza degli azionisti terzi della collegata o della *joint venture*, che rappresentano le controparti della transazione. Nel dicembre 2015 lo IASB ha pubblicato l'*Amendment* che differisce a tempo indeterminato l'entrata in vigore delle modifiche all'IFRS 10 e IAS 28.

Emendamenti all'IFRS 2 – *Classification and measurement of Share-based payment transactions*

Il 20 giugno 2016 lo IASB ha emesso alcune modifiche all'IFRS 2 – "Pagamenti basati su azioni". Tale documento ha l'obiettivo di chiarire la contabilizzazione di alcuni tipi di operazioni con pagamento basato su azioni. Le modifiche si applicano ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente, è tuttavia consentita un'applicazione anticipata. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel primo trimestre del 2018.

Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2014-2016

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRS Standards 2014-2016 Cycle*". Le modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, riguardano i seguenti principi: IFRS 1 *First-time adoption of international financial reporting standards*, IFRS 12 *Disclosure of interests in other entities* e IAS 28 *Investments in associates and joint venture*.

IFRIC 22 – *Foreign Currency Transactions and Advance Consideration*

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato l'interpretazione IFRIC 22 – "*Foreign Currency Transactions and Advance Consideration*", al fine di chiarire la corretta contabilizzazione delle transazioni che includono un anticipo sui corrispettivi in valuta estera. L'IFRIC 22 si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel primo trimestre del 2018.

Emendamenti allo IAS 40 – *Transfers of Investment Property*

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 40 – "*Investment Property*". La modifica chiarisce gli aspetti relativi al trattamento dei trasferimenti da, e verso, investimenti immobiliari. La modifica si applica ai bilanci

relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel primo trimestre del 2018.

IFRIC 23 – *Uncertainty over Income Tax Treatments*

Il 7 giugno 2017 lo IASB ha pubblicato l'IFRIC 23 *Uncertainty over Income Tax Treatments*. Lo *standard* spiega come rilevare e misurare contabilmente le imposte differite o correnti in presenza di aspetti di incertezza nel trattamento contabile di talune poste, incertezze collegate ai dubbi interpretativi non chiariti dalle *tax authority* di riferimento. L'IFRIC 23 si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2018.

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*. L'emendamento propone che agli strumenti finanziari con pagamento anticipato, che potrebbe dar esito ad una compensazione negativa, possa essere applicato il metodo del costo ammortizzato o del *fair value through other comprehensive income* a seconda del modello di *business* adottato. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2018.

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'emendamento si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata.

Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2015-2017

Il 12 dicembre 2017 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRS Standards 2015-2017 Cycle*". Le modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, riguardano i seguenti principi: IAS 12 *Income Taxes*, IAS 23 *Borrowing Costs* e IFRS 3 *Business Combination*.

USO DI STIME E VALUTAZIONI

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

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

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

Riduzione di valore delle attività

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

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 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 2017, confrontata con il saldo al 31 dicembre 2016.

valori in migliaia di euro

	31.12.2017	31.12.2016
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	-	-
Fondo svalutazione	-	-

Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati) al netto del fondo svalutazione	-	-
Crediti commerciali non correnti	-	-
Fondo svalutazione	-	-
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	-	-
Altre attività non correnti	36	36
Fondo svalutazione	-	-
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	36	36
Contratti di costruzione	-	-
Fondo svalutazione	-	-
Contratti di costruzione al netto del fondo svalutazione	-	-
Crediti commerciali correnti	69.398	67.272
Fondo svalutazione	(4.842)	(4.842)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	64.556	62.429
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	5.025	3.963
Fondo svalutazione	-	-
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati) al netto del fondo svalutazione	5.025	3.963
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	13.167	12.258
Altre attività correnti	35.212	28.309
Fondo svalutazione	(5.296)	(5.215)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	29.916	23.094
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	112.699	101.781

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione al rischio di credito per controparte, in valore assoluto e in valore percentuale, esposte escludendo le disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

valori in migliaia di euro

	31.12.2017	31.12.2016
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	66.956	55.065
Clienti ordinari	870	4.978
Istituti finanziari	-	-
Altri debitori	31.707	29.480
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	99.533	89.523
	31.12.2017	31.12.2016
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	67,27%	61,51%
Clienti ordinari	0,87%	5,56%
Istituti finanziari	-	-
Altri debitori	31,86%	32,93%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100,00%	100,00%

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività finanziarie e dei crediti commerciali al 31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016, raggruppate per scaduto ed esposte escludendo le disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

valori in migliaia di euro

31.12.2017						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	30.441	11.975	11.975	9.566	5.540	69.497
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	(2.542)	(2.542)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	30.441	11.975	11.975	9.566	2.999	66.956
Clienti ordinari (lordo)	371	1.514	1.061	479	2.288	5.712
Fondo Svalutazione	-	(1.015)	(1.061)	(479)	(2.288)	(4.842)
Clienti ordinari (netto)	371	499	-	-	-	870
Istituti finanziari	-	-	-	-	-	-
Altri debitori (lordo)	5.025	5.039	6.514	6.514	11.370	34.462
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	(2.754)	(2.754)
Altri debitori (netto)	5.025	5.039	6.514	6.514	8.615	31.707
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	35.836	17.513	18.489	16.080	11.614	99.533

valori in migliaia di euro

31.12.2016						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	13.793	39.150	994	1.526	2.122	57.585
Fondo Svalutazione	-	(149)	(136)	(131)	(2.104)	(2.520)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	13.793	39.001	858	1.395	18	55.065
Clienti ordinari (lordo)	4.056	863	922	607	3.372	9.820
Fondo Svalutazione	-	-	(863)	(607)	(3.372)	(4.842)
Clienti ordinari (netto)	4.056	863	59	-	-	4.978
Istituti finanziari	-	-	-	-	-	-
Altri debitori (lordo)	6.786	10.672	6.070	1.898	6.749	32.175
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	(2.695)	(2.695)
Altri debitori (netto)	6.786	10.672	6.070	1.898	4.054	29.480
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	24.634	50.536	6.988	3.293	4.072	89.523

RISCHIO DI LIQUIDITÀ

Il rischio di liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della struttura Finanza della Direzione Centrale Finanza, Controllo e Patrimonio della Capogruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace e efficiente gestione delle risorse finanziarie. La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività. Questo obiettivo implica il mantenimento di adeguate disponibilità liquide, titoli a breve termine, nonché linee di credito *committed* e *uncommitted*. La Capogruppo si rivolge, infatti, a primari istituti finanziari del sistema bancario, dai quali ha ricevuto linee di credito *uncommitted*. Al 31 dicembre 2017 la Società aveva linee di credito pari a 58 milioni di euro con la Capogruppo, di cui 40,899 milioni di euro utilizzate.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016, indicati al lordo degli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

valori in migliaia di euro

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

valori in migliaia di euro

31-dic-16	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	479	479	240	239	-	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	33.963	33.963	12.785	2.305	7.764	7.494	3.615
Finanziamenti da soci	-	-	-	-	-	-	-
Passività finanziarie	-	-	-	-	-	-	-
Passività finanziarie non derivate	34.442	34.442	13.025	2.544	7.764	7.494	3.615
Debiti commerciali	34.800	34.800	34.800	-	-	-	-
Passività finanziarie derivate	-	-	-	-	-	-	-

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

valori in migliaia di euro

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

valori in migliaia di euro

31-dic-16	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Finanziamenti da banche	479	479	-	-
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	-
Debiti finanziari verso soc. del Gruppo	33.963	15.089	15.258	3.615
Finanziamenti da soci	-	-	-	-
Passività finanziarie	-	-	-	-
Totale Passività finanziarie non derivate	34.442	15.568	15.258	3.615
Debiti commerciali	34.800	34.800	15.258	3.615

RISCHIO DI MERCATO

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

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

Rischio di tasso di interesse

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

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

valori in migliaia di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	82.913	82.912	63.628	4.822	12.819	1.643
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
Saldo al 31 dicembre 2017	82.913	82.912	63.628	4.822	12.819	1.643
Tasso variabile	57.553	57.553	45.653	2.680	3.363	5.857
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
Saldo al 31 dicembre 2016	57.553	57.553	45.653	2.680	3.363	5.857

Rischio di cambio

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

GESTIONE DEL CAPITALE PROPRIO

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

ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE PER CATEGORIA

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

valori in migliaia di euro

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

valori in migliaia di euro

31 dicembre 2016	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	di cui derivati di copertura
Altre attività non correnti	36	-	-
Crediti commerciali correnti	62.429	-	-
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	3.963	-	-
Disponibilità liquide	12.258	-	-
Crediti tributari	476	-	-
Altre attività correnti	25.827	-	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	-	18.873	-
Altre passività non correnti	-	29	-
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	-	15.568	-
Debiti commerciali correnti	-	34.800	-
Debiti tributari	-	-	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	-	-	-
Altre passività correnti	-	21.592	-

5 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 2017 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in migliaia di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Beni in Leasing	Totale
Costo storico	16.171	105.289	-	9.555	2.079	7.695	140.789
Ammortamenti e perdite di valore	(5.728)	(39.248)	-	(8.244)	-	(2.698)	(55.918)
Contributi	(2.401)	(20.257)	-	(6)	-	(1.113)	(23.777)
Consistenza al 31.12.2015	8.042	45.784	-	1.305	2.079	3.884	61.094
Investimenti	63	1.768	-	271	681	-	2.783
Passaggi in esercizio	464	150	-	1.365	(614)	-	1.365
Ammortamenti	(367)	(7.929)	-	(534)	-	(65)	(8.895)
Alienazioni e dismissioni	-	(121)	-	(25)	-	-	(146)
Incrementi dei contributi di periodo	(25)	(793)	-	(252)	-	-	(1.070)
Altri movimenti	(4.515)	(148)	-	-	-	-	(4.663)
Altre riclassifiche	3.497	288	-	-	-	(3.785)	-
Totale variazioni	(883)	(6.785)	-	825	67	(3.850)	(10.626)
Costo storico	13.014	106.361	-	11.056	2.147	514	133.092
Ammortamenti e perdite di valore	(4.603)	(46.361)	-	(8.668)	-	(480)	(60.112)
Contributi	(1.252)	(21.001)	-	(258)	-	-	(22.511)
Consistenza al 31.12.2016	7.159	38.999	-	2.130	2.147	34	50.469
Investimenti	38	5.947	-	331	426	-	6.742
Passaggi in esercizio	-	2.098	-	-	(2.064)	(34)	-
Ammortamenti	(226)	(8.138)	-	(614)	-	-	(8.978)
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-	-

Operazioni straordinarie	-	-	-	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni*	-	(32)	-	(24)	-	-	(56)
Incrementi dei contributi di periodo	-	-	-	-	-	-	-
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-	-
Totale variazioni	(188)	(125)	-	(307)	(1.638)	(34)	(2.292)
Costo storico	13.052	112.569	-	11.363	509	-	137.493
Ammortamenti e perdite di valore	(4.828)	(53.488)	-	(9.281)	-	-	(67.597)
Contributi	(1.253)	(20.206)	-	(259)	-	-	(21.718)
Consistenza al 31.12.2017	6.971	38.875	-	1.823	509	-	48.178

Alienazioni e dismissioni*							
Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni	-	(2.318)	-	(25)	-	-	(2.343)
Decrementi f.do ammortamento per dismissioni	-	2.249	-	1	-	-	2.250
Decrementi Contributi per altre dismissioni	-	37	-	-	-	-	37
Decrementi svalutazioni per dismissioni	-	-	-	-	-	-	-
Totale alienazioni e dismissioni	-	(32)	-	(24)	-	-	(56)

Non si rilevano oneri finanziari capitalizzati relativi alla voce "Immobili, impianti e macchinari" per l'anno 2017.

Al 31 dicembre 2017 la voce "Immobili, impianti e macchinari" non risulta gravata da ipoteche o privilegi.

Al 31.12.2017 la voce "Immobili, impianti e macchinari" si attesta a 48.178 mila euro registrando una contrazione di complessivi 2.292 mila euro. Tale variazione è stata determinata dai seguenti fattori:

- ammortamenti netti di periodo pari a 8.978 mila euro;
- investimenti per 6.742 mila euro di cui 426 mila euro fanno riferimento a investimenti in corso di realizzazione (in particolare relativi a investimenti autobus e treni in Umbria);
- disinvestimenti per 56 mila euro relativi principalmente alla rottamazione e vendita di autobus tpl;

Gli investimenti hanno interessato principalmente l'acquisto di autobus (comprensivi di allestimenti e sistemi informativi di bordo) per un complessivo valore di 5.947 mila euro mentre gli altri investimenti per euro 369 mila euro fanno riferimento ad attrezzature, macchine ufficio e migliorie sugli immobili di proprietà.

Nella voce "altri movimenti" sono compresi i valori degli autobus della Direzione Toscana acquisiti con contratti di *leasing* finanziario che sono stati riscattati nel corso dell'esercizio e per tale motivo riclassificati nella classe "autobus di proprietà".

Si registra inoltre il passaggio in esercizio dei cespiti in allestimento al 31.12.2016 per 2.064 mila euro, relativi principalmente ad 8 autobus della Direzione Toscana.

I canoni potenziali di locazione relativi a *leasing* finanziari e rilevati come costo nell'esercizio 2017 ammontano a 7,4 mila euro.

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.

valori in migliaia di euro

Categoria	Valore Residuo Vincolato
FABBRICATI INDUSTRIALI	744
FABBRICATI IN AFF. SOC. GRUPPO	1.041
IMPIANTI E OFF.	-
MOBILIO E ATTR.	-
AUTOBUS DI LINEA	5.353
MACCH. ELETTR.	181
Totale complessivo	7.320

Beni in leasing

Non si rilevano al 31 dicembre 2017 "Beni in leasing". Nel corso del 2017 sono stati riscattati dalla Società i due autobus di proprietà della Direzione Toscana e quindi riclassificati alla classe "autobus di proprietà".

6 Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio, sia al 31 dicembre 2017 che al 31 dicembre 2016, degli investimenti immobiliari.

valori in migliaia di euro

	Terreni	Fabbricati	Totale
Costo	-	11.307	11.307
Fondo Ammortamento	-	(4.309)	(4.309)
Fondo Svalutazione	-	(2.336)	(2.336)
Consistenza al 31.12.2016	-	4.662	4.662
Variazioni dell'esercizio			
Investimenti	-	7	7
Ammortamento	-	(187)	(187)
Totale variazioni	-	(180)	(180)
Costo	-	11.314	11.314
Fondo Ammortamento	-	(4.496)	(4.496)
Fondo Svalutazione	-	(2.336)	(2.336)
Consistenza al 31.12.2017	-	4.482	4.482

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

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

Non sono stati avviati, per gli investimenti immobiliari sopra indicati, progetti di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura. Nel rispetto del principio della comparabilità l'importo relativo all'esercizio precedente è stato riclassificato di seguito il dettaglio degli importi:

<i>valori in migliaia di euro</i>			
Valori al 31.12.2016	Terreni	Fabbricati	Totale
Costo	-	11.307	11.307
Fondo Ammortamento	-	(4.309)	(4.309)
Fondo Svalutazione	-	(2.336)	(2.336)
	-	4.662	4.662

Il valore della voce "investimenti immobiliari", al 31.12.2017, si attesta a 4.482 mila euro. Nel corso del 2017 si registra una contrazione di complessivi 180 mila euro. Tale variazione è stata determinata principalmente dagli ammortamenti netti di periodo pari a 187 mila euro e agli investimenti, per 7 mila euro, relativi all'ultimazione dei lavori all'impianto di smaltimento acque e alla rete scarichi degli immobili di Padova e Rovigo.

7 Attività immateriali

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

<i>valori in migliaia di euro</i>						
	Costi di sviluppo	Dir.di brev.ind. e dir.ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Avviamento	Totale
Costo storico	-	-	2.493	1.533	18.358	22.384
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(1.824)	-	-	(1.824)
Contributi	-	-	-	-	-	-
Consistenza al 31.12.2015	-	-	669	1.533	18.358	20.560
Investimenti	-	-	693	224	-	917
Passaggi in esercizio	-	-	367	(1.732)	-	(1.365)
Ammortamenti	-	-	(611)	-	-	(611)
Totale variazioni	-	-	449	(1.508)	-	(1.059)
Costo storico	-	-	3.553	25	18.358	21.936
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(2.435)	-	-	(2.435)
Contributi	-	-	-	-	-	-
Consistenza al 31.12.2016	-	-	1.118	25	18.358	19.501
Investimenti	-	-	947	133	-	1.080
Passaggi in esercizio	-	-	16	(16)	-	-
Ammortamenti	-	-	(699)	-	-	(699)
Alienazioni e dismissioni*	-	-	(2)	-	-	(2)
Totale variazioni	-	-	262	117	-	379
Costo storico	-	-	4.514	142	18.358	23.014
Ammortamenti e perdite di valore	-	-	(3.134)	-	-	(3.134)
Contributi	-	-	-	-	-	-
Consistenza al 31.12.2017	-	-	1.380	142	18.358	19.880

Alienazioni e dismissioni*						
Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni	-	-	(2)	-	-	(2)
Totale alienazioni e dismissioni	-	-	(2)	-	-	(2)

Non si rilevano oneri finanziari capitalizzati relativi alla voce "Attività immateriali" per l'anno 2017.

Le "attività immateriali" si attestano, al 31.12.2017, a 19.880 mila euro registrando una variazione di 379 mila euro, determinata dai seguenti fattori:

- ammortamenti netti di periodo pari a 699 mila euro;
- investimenti realizzati nel periodo di 1.080 mila euro, principalmente legati allo sviluppo dei *software* aziendali quali il sistema integrato Board, il *software* Mercurio per la gestione degli autobus, oltre a sviluppi del sistema sap per le società del "Gruppo" Busitalia e altri *software* (licenze *Microsoft* e *software* di *backup*).

Si registrano tra gli investimenti, immobilizzazioni in corso per 133 mila euro, relativi a sviluppi del sistema Sap per le società Ataf gestioni e Busitalia Simet che migreranno al sistema operativo Sap nel 2018 e sviluppi di un sistema di bigliettazione elettronica ancora in allestimento. Si registrano inoltre, passaggi in esercizio per 16 mila euro relativi al programma per la gestione dei noleggi della Direzione Toscana.

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	4,52%	0,00%

Per l'Avviamento realizzato al momento dell'acquisizione di Umbria Mobilità Esercizio S.r.l., e trasferito in Busitalia al momento della fusione per incorporazione della stessa avvenuta in data 1° dicembre 2015 con retrodatazione degli effetti contabili al 1° gennaio 2015, di 18.358 migliaia di euro, la Società in applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 "*Impairment of assets*", ha effettuato il *test* di *impairment* al fine di verificare la capacità della Direzione Umbria di remunerare il capitale investito. Il *test* è stato effettuato basandosi sui dati previsionali di budget 2018 e sui valori dell'ultimo Piano Industriale, approvato nel Consiglio di amministrazione tenutosi in data 12 marzo 2017. Il *test* è stato effettuato confrontando il Capitale Investito Netto con il valore recuperabile di ogni CGU. Il valore recuperabile di ogni CGU è stato determinato con riferimento al maggiore tra il *fair value* ed il valore d'uso. Il *terminal value* è stato stimato

applicando il metodo della capitalizzazione illimitata del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione esplicita, facendo riferimento a tassi di crescita uguali ai tassi riscontrabili nelle previsioni a lungo termine del tasso di inflazione pari al 1,5%.

Il tasso di attualizzazione utilizzato è stato il "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*), pari a 4,52%, ed è stato determinato in considerazione dei seguenti parametri:

- *beta unlevered*: media ponderata dei beta delle società appartenenti al paniere di riferimento costituito da aziende assimilabili al Gruppo Busitalia, pari a 0,70;
- *risk free rate*: media dei rendimenti lordi giornalieri del BTP benchmark decennale, con riferimento agli ultimi 12 mesi, pari a 2,08%;
- *Equity risk premium* italiano: calcolato come differenza fra il ritorno atteso sul portafoglio di mercato ed il tasso di interesse privo di rischio, pari al 7,06%;
- costo del capitale di debito: individuato per la *Business* passeggeri gomma applicando all'*Interest Rate Swap* 10 anni media 12 mesi (IRS 10ys) uno *spread* pari a +250 bps che corrisponde ad un *add-on spread* di circa 120 bps che la Capogruppo applicherebbe oggi a Busitalia a valere sui fondi derivanti da una nuova emissione FS a 10 anni.
- strutture patrimoniali: risultanti dal *business plan* estratto dal Piano industriale consolidato 2017-2026 prendendo in considerazione un orizzonte temporale quinquennale 2018-2026.

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

8 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 2017 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

valori in migliaia di euro

	31.12.2016	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr. (Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2017
Perdite fiscalmente riportabili	-	-	-	-	-
Altre partite	1.103	-	112	-	1.215
Attività per imposte anticipate	1.103	-	112	-	1.215
Differenze su immobilizzazioni attività finanziarie	520	-	-	-	520
Altre partite	-	-	-	-	-
Passività per imposte differite	520	-	-	-	520

La movimentazione dell'anno 2017 relativa alle attività per imposte anticipate pari a 112 mila euro è essenzialmente dovuta agli effetti fiscali calcolati sulle perdite relativi a benefici attuariali del TFR. Le attività per imposte anticipate, pari a 1.215 mila euro, si riferiscono al carico fiscale maturato sugli accontamenti operati negli scorsi esercizi per 485 mila euro oltre agli effetti fiscali sugli effetti attuariali del TFR per 730 mila euro.

Non si rilevano movimentazione dell'anno 2017 relativa alle passività per imposte differite.

9 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 2017 e 2016.

valori in migliaia di euro

	Valore netto 31.12.2017	Valore netto 31.12.2016	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	61.970	22.261	
Imprese collegate	833	833	
Imprese a controllo congiunto	-	-	
Altre imprese	117	117	
TOTALE	62.920	23.211	

Le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio 2017, pari complessivamente a 39.709 mila euro, si riferiscono:

- All'acquisizione della partecipazione in QBuzz e Utrecht Mobility Services complessivamente di 36,899 milioni di euro di cui 7 milioni di euro relativi ad un "premio" (corrispettivo potenziale), previsti nel disciplinare di gara, che la Società Busitalia dovrà corrispondere al verificarsi di alcune condizioni le cui percentuali di accadimento sono state ritenute dalla Struttura Pianificazione e Sviluppo Mercati altamente probabili. Tale valutazione ha trovato una prima, importante conferma con l'aggiudicazione definitiva acquisita da Qbuzz nelle gare per i servizi dell'area DAV, fra Utrecht e Rotterdam, per un valore economico di 48 milioni annui e durata di 8 anni. Inoltre, la controllata Qbuzz sta partecipando alla gara per i servizi nel bacino di Groningen (scadenza dell'offerta 30 aprile 2018), dove al momento Qbuzz svolge la funzione di *incumbent*, la cui aggiudicazione interverrà entro l'esercizio 2018, con avvio dei nuovi servizi a partire dal dicembre 2019. Ove – come auspicabile – Qbuzz dovesse risultare aggiudicataria, scatterebbe l'obbligo per Busitalia di procedere alla corresponsione del premio a NS;
- all'acquisizione della partecipazione in Busitalia Simet di 2,5 milioni di euro;
- all'acquisizione dell'ulteriore 28% della partecipazione in Savit pari a 280 mila euro, determinando pertanto una partecipazione totalitaria nella Società acquisita;
- costituzione della società Busitalia Parma pari a 30 mila euro al 60% con il partner Autoguidovie, non ancora operativa al 31 dicembre 2017.

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2015	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2016	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/ sottocrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche		
Partecipazioni in imprese controllate	16.361	5.900	-	-	-	22.261	
ATAF GESTIONE SRL	9.088	-	-	-	-	9.088	
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	3.498	-	-	-	-	3.498	
SAVIT SRL	751	-	-	-	-	751	
BUSITALIA VENETO SPA	3.025	-	-	-	-	3.025	
BUSITALIA CAMPANIA SPA	-	5.900	-	-	-	5.900	
Partecipazioni in imprese collegate	513	320	-	-	-	833	
CITY BOAT	513	320	-	-	-	833	
Altre imprese	117	-	-	-	-	117	
MOBIT S.C.a R.L.	21	-	-	-	-	21	
A.C.V. S.C.a R.L.	17	-	-	-	-	17	
A.M.V. S.C.a R.L.	16	-	-	-	-	16	
ETRURIA M. S.C.a.R.L.	8	-	-	-	-	8	
PIU'BUS S.C.a R.L.	10	-	-	-	-	10	
SIENA MOBILITA' S.C.a.R.L.	1	-	-	-	-	1	
ISHTAR SOC. CONSORTILE	19	-	-	-	-	19	
TPL MOBILITA' S.C.a.R.L.	8	-	-	-	-	8	
ATC & PARTNERS	18	-	-	-	-	18	

valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2016	Movimenti dell'esercizio				Valore Netto 31.12.2017	Fondo Svalutazione Cumulato
		Acquisizioni/ sottocrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche		
Partecipazioni in imprese controllate	22.261	39.709	-	-	-	61.970	
ATAF GESTIONE SRL	9.088	-	-	-	-	9.088	
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	3.498	-	-	-	-	3.498	
SAVIT SRL	751	280	-	-	-	1.031	
BUSITALIA VENETO SPA	3.025	-	-	-	-	3.025	
BUSITALIA CAMPANIA SPA	5.900	-	-	-	-	5.900	
SIMET	-	2.500	-	-	-	2.500	
PARMA	-	30	-	-	-	30	
UTRECHT MOBILITY SERVICES	-	59	-	-	-	59	
QBUZZ	-	36.840	-	-	-	36.840	
Partecipazioni in imprese collegate	833	-	-	-	-	833	
CITY BOAT	833	-	-	-	-	833	

Altre imprese	117	-	-	-	-	117
MOBIT S.C.a R.L.	21	-	-	-	-	21
A.C.V. S.C.a R.L.	17	-	-	-	-	17
A.M.V. S.C.a R.L.	16	-	-	-	-	16
ETRURIA M. S.C.a.R.L.	8	-	-	-	-	8
PIU'BUS S.C.a R.L.	10	-	-	-	-	10
SIENA MOBILITA' S.C.a.R.L.	1	-	-	-	-	1
ISHTAR SOC. CONSORTILE	19	-	-	-	-	19
TPL MOBILITA' S.C.a.R.L.	8	-	-	-	-	8
ATC & PARTNERS	18	-	-	-	-	18

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

valori in euro

	Sede	Capitale sociale	Utile/ (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2017	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2017 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
ATAF GESTIONI SRL	Firenze	5.927.480	2.321.011	9.843.518	70%	6.890.463	9.087.830	2.197.367
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	Roma	3.497.788	3.554.295	7.238.654	100%	7.238.654	3.497.788	(3.740.866)
SAVIT SRL	Perugia	1.000.000	101.189	962.931	100%	962.931	1.030.677	67.746
BUSITALIA CAMPANIA SPA	Salerno	5.900.000	(1.457.754)	4.168.316	100%	4.168.316	5.900.000	1.731.684
BUSITALIA SIMET	Roma	3.000.000	(814.089)	4.732.911	51%	2.413.785	2.500.000	86.215
BUSITALIA PARMA	Firenze	50.000	(872)	49.128	60%	29.477	30.000	523
QBUZZ B.V.	Amersfoort	400.000	2.683.248	6.209.943	100%	6.209.943	36.840.202	30.630.259
UTRECHT MOBILITY SERVICE B.V.	Amersfoort	18.000	85.033	51.371	100%	51.371	59.100	7.729
BUSITALIA VENETO SPA	Padova	5.500.000	1.038.885	7.063.632	55%	3.884.998	3.025.000	(859.998)

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

- 1) Società Ataf Gestioni: gli esiti dell'*impairment test* a cui la Società è stata sottoposta hanno confermato la piena recuperabilità del maggior valore iscritto. L'*impairment test* è stato sviluppato determinando il "valore in uso" tramite la metodologia del *discounted cash flow* (DCF) attualizzando i flussi di cassa operativi generati dagli *assets* stessi ad un tasso di sconto rappresentativo del costo medio del capitale (WACC) pari a 5,04%. Il metodo DCF è stato applicato utilizzando come base informativa le proiezioni economiche e le variazioni di alcune poste patrimoniali contenute nel piano della Società. Conseguentemente, dall'esito dell'*impairment test* non sono emerse necessità di rilevare svalutazioni. Si precisa inoltre che la Società nel corso degli ultimi due esercizi ha realizzato significativi risultati economici positivi che hanno permesso di ridurre nel tempo le differenze tra il valore di carico della partecipazione e il patrimonio netto di pertinenza.

Nei confronti di Ataf Gestioni, la Società Busitalia si è impegnata formalmente a provvedere al soddisfacimento di tutte le esigenze patrimoniali e finanziarie, al fine di assicurare la chiusura in bonis dell'attività qualora, in

caso di eventuale perdita della Gara TPL Toscana (ampiamente descritta nella Relazione sulla gestione) Ataf Gestioni avrebbe l'obbligo di trasferire ad un nuovo gestore gli *assets* ad un prezzo ragguagliato al valore di mercato dei beni stessi.

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

- 2) Società Busitalia Campania: trattandosi del primo anno di acquisizione la Società non ha effettuato il *test di impairment* definendo il valore recuperabile del ramo (individuato come unica CGU) quale *fair value* al momento dell'acquisizione. Il *test* pertanto è stato effettuato al momento dell'avvio operativo della Società, basandosi sul *business plan* di riferimento dell'operazione stessa.
- 3) Società QBUZZ B.V.: trattasi di una partecipazione acquisita nella seconda metà del 2017 e conseguentemente, per la stessa, non è stato effettuato il *test di impairment*, definendo il valore recuperabile della stessa quale *fair value* al momento dell'acquisizione. Il prezzo pagato basato sul *business plan*, predisposto dalla Società al momento dell'acquisizione, è ritenuto ancora oggi rappresentativo del *fair value* della partecipazione stessa. Si evidenzia inoltre che dalla data di acquisizione ad oggi non si sono verificati eventi che facciano venire meno i presupposti alla base del *business plan*. Peraltro nei primi mesi del 2018 è avvenuta ad aggiudicazione la gara di DAV, con esito positivo per la Società, come meglio descritto nelle pagine precedenti.
- 4) Non si rilevano voci patrimoniali ed economiche significative nei confronti della Società City Boat.

10 Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

valori in migliaia di euro

	31.12.2017			31.12.2016			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	-	10.615	10.615	-	5.600	5.600	-	5.015	5.015
Crediti per IVA Ministero dell'Economia e delle Finanze	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri Altre Amministrazioni dello Stato	-	19.952	19.952	-	18.542	18.542	-	1.410	1.410
Debitori diversi e ratei/risconti	36	10.411	10.448	36	6.900	6.936	-	3.511	3.511
Totale	36	40.978	41.015	36	31.042	31.078	-	9.936	9.936
Fondo svalutazione	-	(5.296)	(5.296)	-	(5.215)	(5.215)	-	(81)	(81)
Totale netto fondo svalutazione	36	35.682	35.718	36	25.827	25.863	-	(9.855)	(9.855)

Non si rilevano crediti verso il MEF e il MIT.

La voce **"Altri crediti verso società del gruppo"** si attesta a 10.615 mila euro con una variazione in aumento di 5.015 mila euro rispetto all'esercizio precedente principalmente determinata dal credito verso Busitalia Campania, società neo costituita, del valore di 4.541 mila euro. Inoltre, nel valore complessivo della voce sono inclusi:

- crediti verso altre società controllate pari a 493 mila euro di cui 417 mila euro credito acceso verso Busitalia Rail Service per aver anticipato le somme relative al versamento del saldo IRES 2015;
- crediti verso la capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane di 2.019 mila euro relativi principalmente a Crediti per IVA pari a 1.216 mila euro e Crediti per ritenute IRES subite (sorti in virtù dell'adesione al consolidato fiscale) di 638 mila euro;
- crediti verso Sita S.p.A. in liquidazione per complessivi di 3.562 mila euro sorti in seguito all'operazione di scissione e trasferimento del ramo d'azienda che sono stati oggetto di valutazione analitica da parte della Società che ha determinato la creazione di un fondo specifico pari a 605 mila euro.

La voce **"Debitori diversi e ratei/risconti"** si attesta complessivamente a 10.448 mila euro con una variazione in aumento di 3.511 mila euro rispetto all'esercizio precedente. La variazione è determinata principalmente dall'incremento del "bonus carburante" pari a 1.383 mila euro strettamente correlato all'aumento dei consumi, incremento di 1.079 mila euro del credito verso assicurazioni in quanto, rispetto all'esercizio precedente in cui le scadenze contrattuali con le compagnie assicuratrici coincidevano con la chiusura dei due semestri, nel 2017 la scadenza contrattuale è avvenuta in corso d'anno determinando conseguenzialmente il sorgere di una attività. Inoltre nel 2017 sono state rieste le partite creditorie/debitorie verso la controparte Umbria TPL e Mobilità S.p.A. determinando un aumento dell'esposizione creditoria verso la controparte di circa 1.184 mila euro.

I crediti inclusi nella voce **"Altre Amministrazioni dello Stato"** si attestano a 19.952 mila euro e fanno riferimento principalmente ai contributi in conto esercizi spettanti per la copertura dei maggiori oneri rinvenienti dai rinnovi dei CCNL degli autoferrotranvieri e dei maggiori costi sostenuti per oneri di malattia del personale.

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

valori in migliaia di euro

	Valori al 31.12.2016	Incrementi	Incassi	Decrementi	Riclassifiche	Altre variazioni	Valori al 31.12.2017
In conto esercizio	17.792	9.771	(7.803)	(79)	(384)	(94)	19.203
In conto impianti	749	-	-	-	-	-	749
Totale	18.541	9.771	(7.803)	(79)	(384)	(94)	19.952

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 (pari a 9.771 mila euro) e agli incassi (pari a 7.803 mila euro) realizzati nell'esercizio. I decrementi pari a 79 mila euro fanno riferimento all'importo di un contributo di competenza degli esercizi

precedenti per i quali non si è ottenuto il riconoscimento dell'importo da parte dell'Ente, mentre nelle Riclassifiche pari a 384 mila euro è ricompreso l'importo delle Ritenute subite sull'incasso dei contributi a fronte dei quali è rilevato il credito verso la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane in considerazione dell'adesione al consolidato fiscale per l'IRES.

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2017	31.12.2016	Variazione
Nazionali	35.701	25.863	(9.838)
Paesi dell'area euro	17	-	17
Regno Unito	-	-	-
Altri paesi europei (UE non Euro)	-	-	-
Altri paesi europei non UE	-	-	-
Stati Uniti	-	-	-
Altri paesi	-	-	-
Totale	35.718	25.863	(9.855)

I 17 mila euro realizzati nei confronti di Paesi dell'area euro fanno riferimento all'esposizione verso la controllata QBuzz.

11 Rimanenze

La voce si attesta a 3.322 mila euro sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2017	31.12.2016	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	3.453	3.442	11
Fondo svalutazione	(131)	(131)	-
Totale Rimanenze	3.322	3.311	11

La voce risulta così composta:

Materiali	Valore lordo	Fdo Svalutazione	Valore netto
Carburanti	480	-	480
Ricambi	2.788	-	2.788
Materiale Utilizzo	185	(131)	54
	3.453	(131)	3.322

12 Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

valori in migliaia di euro

	31.12.2017			31.12.2016			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	-	5.712	5.712	-	6.690	6.690	-	(978)	(978)
Amm. dello Stato e altre Amm. Pubbliche	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agenzie e altre aziende di trasporto	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti da Contratto di Servizio:	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Contratto di Servizio verso le Regioni	-	49.545	49.545	-	42.174	42.174	-	7.371	7.371
- Contratto di Servizio verso lo Stato	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti verso società del Gruppo	-	14.141	14.141	-	18.408	18.408	-	(4.267)	(4.267)
Altri crediti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	-	69.398	69.398	-	67.272	67.272	-	2.126	2.126
Fondo svalutazione	-	(4.843)	(4.843)	-	(4.842)	(4.842)	-	(1)	(1)
Totale netto fondo svalutazione	-	64.555	64.555	-	62.430	62.430	-	2.125	2.125

I Crediti commerciali al 31 dicembre 2017 si attestano a 64.555 mila euro con una variazione netta in aumento di 2.125 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

Il valore lordo iscritto nei **"Clienti ordinari"**, rappresentato principalmente dall'ammontare dei crediti commerciali verso il mercato, generati, pertanto, dallo svolgimento del servizio di noleggio e turismo, presenta una variazione in diminuzione di 978 mila euro legata sostanzialmente alla chiusura delle partite creditorie e debitorie verso Roma TPL e il vettore VTS. Al netto del fondo svalutazione (pari a 4.843 mila euro) il valore netto di tali crediti risulta essere pari a 869 mila euro. La Società sta ponendo in essere interventi finalizzati ad accrescere il flusso derivante da incassi dalla clientela, sia attraverso modalità strutturate di lotta all'evasione, sia attraverso un potenziamento delle attività relative ai servizi a mercato, sia attraverso richieste di riequilibrio nella politica tariffaria.

I **"Crediti verso società del Gruppo"** si attestano a 14.141 mila euro (variazione in diminuzione di 4.267 mila euro) e fanno riferimento per 9.431 mila euro ai rapporti verso le società controllate principalmente per attività di *service* e distacchi di personale in diminuzione rispetto al 2016 per 4.267 mila euro effetto degli incassi ricevuti nell'esercizio mentre per 4.710 mila euro ai rapporti verso le altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente. Non si rilevano partite oggetto di svalutazione.

I "Crediti da Contratto di Servizio verso le Regioni" si attestano a 49.545 mila euro, in aumento rispetto all'esercizio precedente di 7.371 mila euro, fanno riferimento a crediti per contratti di servizio attivi verso gli Enti affidanti, l'esercizio 2017 è stato caratterizzato, da:

- una sostanziale puntualità con riferimento ai servizi svolti in Toscana;
- un recupero nei primi mesi dell'esercizio, con riferimento ai servizi svolti in Umbria, ed un progressivo accumularsi di nuovi *stock* nella seconda parte, e principalmente nella fase finale. La Società ha attivato specifici monitoraggi in proposito, anche in collaborazione con la Regione Umbria, che si ritiene possa portare a breve termine ad una soluzione strutturata del problema.

La Società conseguentemente ha attivato le necessarie azioni nei confronti degli stessi Enti finalizzati ad accrescere i flussi finanziari in entrata.

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2017	31.12.2016	Variazione
Nazionali	64.555	62.430	2.125
Paesi dell'area euro	-	-	-
Regno Unito	-	-	-
Altri paesi europei (UE non Euro)	-	-	-
Altri paesi europei non UE	-	-	-
Stati Uniti	-	-	-
Altri paesi	-	-	-
Totale	64.555	62.430	2.125

Tutti i crediti commerciali fanno riferimento a crediti nazionali.

13 Attività finanziarie non correnti e correnti

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>								
	Valore contabile								
	31.12.2017			31.12.2016			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie detenute sino a scadenza	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Attività finanziarie designate al <i>fair value</i> rilevato a conto economico	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Attività finanziarie disponibili per la vendita	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Altre attività finanziarie	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Altri crediti finanziari	-	5.025	5.025	-	3.963	3.963	-	1.062	1.062
Totale	-	5.025	5.025	-	3.963	3.963	-	1.062	1.062

Le **attività finanziarie correnti**, pari complessivamente a 5.025 mila euro al 31 dicembre 2017, comprendono il saldo del conto corrente intersocietario con la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane pari a 135 mila euro, sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente, ed il saldo del *cash pooling* con la controllata Busitalia Rail Service, strettamente connesso alle dinamiche operative finanziarie dell'esercizio pari a 4.694 mila euro (in diminuzione di 462 mila euro rispetto al 2016).

Inoltre, nel saldo degli "altri crediti finanziari" è incluso il valore residuo pari a 196 mila euro delle anticipazioni sostenute da Busitalia nel periodo 1 settembre 2010 – 22 maggio 2011 per conto della società Sita Sud S.r.l. beneficiaria del "Ramo Sud" al momento della scissione della Società avvenuta nel 2011, in quanto, la stessa non disponeva di liquidità. Per il rimborso dell'anticipazione è stato condiviso un piano di rientro che al 31 dicembre 2017 risulta rispettato e pertanto ridotto di 600 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

Con la società Sicurezza Trasporti Autolinee – Sita Sud S.r.l., Busitalia ha anche altre rapporti aperti classificati per loro natura in diverse voci del presente bilancio per un totale di 1.319 migliaia di euro, che si riassumono nella tabella sotto riportata:

Attività finanziarie correnti	196
Altre attività correnti	619
Crediti commerciali correnti	12
Debiti commerciali correnti	(107)
TOTALE	720

14 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

Descrizione	valori in migliaia di euro		
	31.12.2017	31.12.2016	Variazione
Depositi bancari e postali	13.111	12.204	907
Assegni	25	30	(5)
Denaro e valori in cassa	31	24	7
Totale	13.167	12.258	909

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

Il dato relativo all'assorbimento del flusso di cassa da attività operativa (per le dinamiche finanziarie si rimanda al prospetto di Rendiconto finanziario) conferma la rilevanza della criticità derivante da un andamento nei pagamenti da parte degli Enti affidanti né omogeneo né programmabile.

15 Crediti tributari

La voce è così dettagliata:

Descrizione	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2017	31.12.2016	Variazione
Acconti IRAP	187	222	(35)
Acconti IRES	253	254	(1)
Totale	441	476	(36)

I crediti tributari pari a 441 mila euro sono relativi ad eccedenze di acconti IRAP versati, di importo pari a 187 mila euro, mentre 253 mila euro sono relativi a ritenute IRES subite.

16 Patrimonio netto

Le variazioni intervenute negli esercizi 2017 e 2016 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 2017, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 73.000.000 quote da nominali euro 1,00 cadauno, per un totale di 73.000 mila euro.

Riserva Legale

La Riserva legale della società al 31 dicembre 2017 risulta di 1.360 mila euro incrementata rispetto all'esercizio precedente di 201 mila euro per effetto della destinazione del 5% dell'utile d'esercizio 2016 come da delibera assembleare di approvazione della Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2016 del 9 maggio 2017.

Riserve diverse

Le riserve diverse si attestano a 8.250 migliaia di euro e non risultano variare rispetto all'esercizio precedente.

Riserve di valutazione

La riserva di valutazione si attesta complessivamente ad un valore negativo di 3.525 mila euro e riflette la valutazione attuariale del TFR. Nel corso dell'esercizio 2017 sono state registrate perdite attuariali per benefici ai dipendenti rilevate dalla Perizia dell'attuario pari a 356 mila euro al netto dei relativi effetti fiscali (112 mila euro).

Utili/(Perdite) portati a nuovo

Gli utili portati a nuovo al 31 dicembre 2017 si attestano a 7.136 mila euro. La variazione positiva di 3.819 mila euro rispetto all'esercizio precedente fa riferimento all'ammontare degli utili dell'esercizio 2016 destinati a nuovo come da delibera assembleare di approvazione della Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2016 del 9 maggio 2017.

Risultato dell'esercizio

Il reddito netto, maturato nello svolgimento della normale attività produttiva dell'esercizio 2017, è pari a 1.742 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 31.12.2017 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Possibilità di Utilizzo	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti			
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro (da specificare)
Capitale Sociale	73.000	73.000	-	-	-	-	-	-
Riserve di utili:								
Riserva legale	1.360	1.360	-	B	-	-	-	-
Riserve diverse	8.250	-	8.250	A,B	-	-	-	-
Utili attuariali per ben. Def. personale	(3.525)	-	-	-	-	-	-	-
Utili a nuovo	7.136	-	7.136	B,C	-	-	-	-
TOTALE	86.221	73.000	13.221	-	-	-	-	-

A Per aumento di capitale

B Per copertura perdite

C Per distribuzione ai soci

17 Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

La voce ammonta a 73.715 mila euro ed è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente	31.12.2017	31.12.2016	Variazione
Finanziamenti da banche	-	-	-
Finanziamenti da soci	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	19.285	18.873	411
Totale	19.285	18.873	411

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	31.12.2017	31.12.2016	Variazione
Finanziamenti da banche (breve termine)	-	479	(479)
Finanziamenti da soci (breve termine)	40.899	-	40.899
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	13.531	15.089	(1.558)
Totale	54.430	15.568	38.862
Totale Finanziamenti	73.715	34.442	39.273

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

Non si rilevano variazioni di poste non monetarie.

I "finanziamenti da soci (breve termine)" pari a 40.899 mila euro fanno riferimento all'esposizione per linee di credito concesse dalla controllante Ferrovie dello Stato Italiane (in scadenza al 31 dicembre 2017 e prorogate anche nel 2018) per far fronte principalmente alle acquisizioni delle partecipazioni in particolare per la controllata estera QBuzz BV. 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. Si evidenzia che per quanto riguarda l'acquisizione della controllata estera Qbuzz l'accensione di una linea di credito a breve ha trovato la sua giustificazione nel fatto che la stessa era da considerarsi provvisoria, in attesa che giungessero a maturazione le valutazioni in ordine ad una possibile diversa forma di finanziamento dell'operazione. Nei primi mesi del 2018 si è addivenuti ad una definizione della questione, e pertanto è in via di formalizzazione una rinegoziazione della stessa, per rivederne la scadenza secondo logiche adeguate al periodo atteso per il ritorno dell'investimento.

Nei "debiti finanziari verso società del Gruppo" complessivamente pari a 32.816 mila euro sono inclusi i debiti per residuo capitale verso la consociata Fercredit per finanziamenti finalizzati all'acquisto degli autobus (pari a 23.808 mila euro) e per le anticipazioni di fatture (pari a 9.008 mila euro).

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 2017 confrontata con il 31 dicembre 2016:

valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2017	31.12.2016	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	45.436	(653)	46.089
Conti correnti di tesoreria	(13.166)	(12.258)	(908)
Attività finanziarie correnti	(5.025)	(3.963)	(1.062)
Finanziamenti da soci	40.899	-	40.899

Passività finanziarie correnti	9.198	-	9.128
Quote corrente fin. Medio/lungo termine	13.530	15.568	(2.038)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	19.285	18.873	412
Finanziamenti a medio/lungo termine	19.285	18.873	412
Totale complessivo	64.721	18.220	46.501

18 TFR e altri benefici ai dipendenti

Di seguito il dettaglio della voce:

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	31.12.2017	31.12.2016
Valore attuale obbligazioni TFR	21.651	22.279
Valore attuale obbligazioni CLC	-	-
Valore attuale obbligazioni Altri benefici ai dipendenti	-	-
Totale valore attuale obbligazioni	21.651	22.279

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	2017	2016
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	22.279	23.280
Acquisizioni di ramo	-	-
<i>Service Costs</i>	-	-
<i>Interest cost</i> (*)	207	238
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	468	309
Anticipi/utilizzi e altre variazioni	(1.303)	(1.547)
Totale obbligazioni a benefici definiti	21.651	22.279

(*) con rilevazione a Conto Economico

Ipotesi attuariali

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

	2017	2016
Tasso di attualizzazione TFR	0,88%	0,86%
Tasso annuo incremento TFR per il 2016	-	2,63%
Tasso annuo incremento TFR per il 2017	2,63%	2,85%
Tasso di inflazione TFR per il 2016	-	1,50%
Tasso di inflazione TFR per il 2017	1,50%	1,80%
Tasso atteso di <i>turnover</i> 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.

valori in migliaia di euro

	TFR	CLC	Altri benefici definiti ai dipendenti
Tasso di inflazione + 0,25%	21.981	-	-
Tasso di inflazione - 0,25%	21.329	-	-
Tasso di attualizzazione +0,25%	21.134	-	-
Tasso di attualizzazione -0,25%	22.191	-	-
Tasso di <i>turnover</i> +1%	21.452	-	-
Tasso di <i>turnover</i> -1%	21.880	-	-
<i>Duration</i> del piano	10		
Erogazione 1° anno	1.546		
Erogazione 2° anno	1.236		
Erogazione 3° anno	1.481		
Erogazione 4° anno	1.486		
Erogazione 5° anno	1.578		

19 Fondi per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2017 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve:

valori in migliaia di euro

Fondi rischi e oneri	31.12.2016	Acc. nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2017
F.do ristrutturazione industriale	-	-	-	-	-
F.do manutenzione ordinaria	2.500	-	(541)	-	1.959
Fondo imposte	-	-	-	-	-
Altri fondi	4.509	-	6.928	-	11.437
Totale non corrente	7.009	-	6.387	-	13.396

Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	31.12.2016	Acc. nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2017
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	-	-	-	-	-
Totale corrente	-	-	-	-	-

I "Fondi per rischi ed oneri" al 31 dicembre 2017 si attestano a 13.396 mila euro con una variazione complessiva in aumento, rispetto al 31 dicembre 2016 di 6.387 mila euro.

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

valori in migliaia di euro

	31/12/2016	Accantonamenti	Utilizzi	Rilasciati a CE	Altro	31/12/2017
Fondo Contenzioso personale	1.349	-	(72)	-	-	1.277
Fondo Contenzioso fornitori	160	-	-	-	-	160
Fondo Imposte e Tasse	1.000	-	-	-	-	1.000
Fondo Manutenzione Bus	2.000	-	(350)	-	-	1.650
Fondo Manutenzione immobili di Terzi	500	-	(191)	-	-	309
Fondo Bilaterale	2.000	-	-	-	-	2.000
Fondo rischi contrattuali partecipazioni	-	-	-	-	7.000	7.000
Totale non corrente	7.009	-	(613)	-	7.000	13.396

Come evidenziato nella tabella sopra riportata, nel corso dell'esercizio 2017 la Società ha:

- utilizzato 72 mila euro per la definizione di vertenze di natura giuslavoristica, sorte con il personale dipendente principalmente per rivendicazioni contrattuali, il cui esito giudiziario ha determinato soccombente la Società;
- utilizzato 350 mila euro per la copertura dei costi manutentivi per interventi programmati dalla struttura tecnica su autobus impiegati principalmente per il Trasporto pubblico locale extraurbano;
- utilizzato 191 mila euro per la copertura di interventi manutentivi svolti sugli immobili di proprietà della società Umbria Mobilità TPL utilizzati dalla Direzione Umbria;
- contabilizzato 7 milioni di euro come Fondi rischi contrattuali partecipazioni, in considerazione del "premio" (corrispettivo potenziale), previsto dal disciplinare di gara di acquisizione della società QBuzz, che la Società dovrà corrispondere al verificarsi di alcune condizioni, in ordine alle quali si rimanda al punto relativo al commento alla voce Partecipazioni. Tale passività si riferisce alla contropartita finanziaria registrata a fronte del corrispettivo trasferito (premio) sulla base dello IAS32;

In merito al Fondo Bilaterale, si fa presente che lo stesso è relativo alla prospettiva che anche in Busitalia la gestione del turn over previsto nel Piano industriale 2017-2026 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 2017-2026.

20 Altre passività non correnti e correnti

Le voci di debito sono così dettagliate:

valori in migliaia di euro

	31.12.2017			31.12.2016			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	-	114	114	-	66	66	-	48	48
Acconti verso clienti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic.Soc.	-	3.777	3.777	-	3.356	3.356	-	422	422
Debiti per IVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri debiti verso società del Gruppo	-	3.166	3.166	-	4.817	4.817	-	(1.651)	(1.651)
Debiti per consolidato fiscale	-	-	-	-	680	680	-	(680)	(680)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	31	15.090	15.121	29	12.674	12.703	2	2.416	2.418
Totale	31	22.148	22.179	29	21.592	21.621	2	555	557

La voce **"Altre passività correnti"** si attesta a 22.148 mila euro al 31 dicembre 2017 con una variazione netta in aumento di 555 mila euro rispetto all'esercizio precedente determinata principalmente dai seguenti fattori:

- incremento di 422 mila dei debiti verso Istituti previdenziali pertanto legati alla movimentazione del personale dipendente e relativi agli oneri contributivi regolarmente versati nel mese di gennaio 2018;
- incremento di 2.416 mila euro degli altri debiti e ratei/risconti passivi determinata principalmente dall'incremento del debito per fondo ferie (+595 mila euro rispetto al 2016); incremento dei debiti tributari (+292 mila euro rispetto al 2016); 800 mila euro relativi ad incassi effettuati in nome e per conto del Comune di Spoleto da restituire e 103 mila euro di debito verso Umbria TPL mobilità a seguito della chiusura delle partite ex ATI generate dalla stipula di un accordo tra Busitalia, Sita S.p.A. in liquidazione e Umbria TPL mobilità in data 12 ottobre c.a.;
- riduzione 1.651 mila euro dei debiti verso società del Gruppo per effetto della regolarizzazione delle partite con la controllata Busitalia Veneto.

Nella voce Acconti per contributi pari a 114 mila euro si fa riferimento ai contributi c/investimento, ricevuti principalmente dalle Amministrazioni regionali, a sostegno dell'acquisto di autobus che però sono stati rottamati e pertanto trattasi di importi sospesi in attesa di delibera di assegnazione ad un altro mezzo. Non si rilevano nel corso dell'esercizio acconti iscritti a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte delle Amministrazioni pubbliche a fronte di nuovi investimenti da effettuare.

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

	Valore contabile						Variazione		
	31.12.2017			31.12.2016			Non correnti	Correnti	Totale
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Altre passività finanziarie	-	9.198	9.198	-	-	-	-	9.198	9.198
Totale	-	9.198	9.198	-	-	-	-	9.198	9.198

Le **passività finanziarie correnti** pari complessivamente a 9.198 mila euro al 31 dicembre 2017 comprendono il saldo del rapporto di *cash pooling* con la controllata Busitalia Veneto pari a 5.595 mila euro e il saldo del *cash pooling* con la controllata Busitalia Campania pari a 3.603 mila euro.

Trattasi di passività finanziarie sorte in considerazione del segno del saldo di chiusura del conto corrente intersocietario dove confluiscono i movimenti di *netting* dei conti di *cash pooling* pertanto strettamente correlato alle fluttuanti dinamiche finanziarie di tutte le Società controllate da Busitalia.

22 Debiti commerciali non correnti e correnti

valori in migliaia di euro

	31.12.2017			31.12.2016			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	-	16.348	16.348	-	19.535	19.535	-	(3.187)	(3.187)
Acconti commerciali	-	13	13	-	18	18	-	(5)	(5)
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	-	13.922	13.922	-	15.247	15.247	-	(1.325)	(1.325)
Totale	-	30.283	30.283	-	34.800	34.800	-	(4.517)	(4.517)

I Debiti commerciali correnti si attestano a 30.283 mila euro al 31 dicembre 2017 con un decremento di 4.517 mila euro rispetto al 31 dicembre 2016 determinato prevalentemente dalla:

- diminuzione dei debiti verso fornitori generici pari 3.187 mila euro per effetto dei pagamenti effettuati negli ultimi mesi dell'esercizio e strettamente connessi alla liquidità di periodo della Società; oltre ad attività di chiusura di partite creditorie/debitorie;
- decremento di 1.325 mila euro dei debiti commerciali v/società del Gruppo per effetto congiunto della regolarizzazione delle partite nei confronti della controllata Savit per service manutentivi (pari a -3.607 mila euro).

euro rispetto al 2016) e l'incremento significativo (+1.929 mila euro rispetto al 2016) dell'esposizione nei confronti della controllante Ferrovie dello Stato Italiane per rapporti principalmente di *service*. Le restanti variazioni pari a +353 mila euro, fanno riferimento ai rapporti con le altre società controllate principalmente per distacchi di personale.

23 Ricavi delle vendite e delle prestazioni

I "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" si attestano a 119.068 mila euro al 31 dicembre 2017 con una variazione in diminuzione di 888 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Di seguito il dettaglio delle linee di *business* che costituiscono la voce e le relative variazioni rispetto al 2016:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2017	2016	Variazione
Ricavi da mercato	42.371	44.166	(1.795)
T.P.L. Toscana Extraurbano	8.357	8.557	(200)
T.P.L. Umbria Gomma	17.021	17.806	(785)
T.P.L. Umbria Ferro	7.442	8.032	(590)
Navigazione Umbria	1.152	1.193	(41)
Servizi a Mercato Toscana	6.009	5.955	54
Servizi a Mercato Umbria	2.390	2.623	(233)
Ricavi da Regioni	76.697	75.610	1.087
Toscana	17.150	17.200	(50)
Veneto	(24)	-	(24)
Umbria Gomma	50.611	49.374	1.237
Umbria Ferro	7.093	7.150	(57)
Umbria Navigazione	667	700	(33)
Impianto scale mobili Perugia	1.200	1.186	14
Altri ricavi da servizi	-	180	(180)
Totale	119.068	119.956	(888)

I "Ricavi da mercato" si attestano a 42.371 mila euro con una variazione netta in diminuzione rispetto al 2016 di 1.795 mila euro determinata principalmente dai seguenti fattori:

- decremento di 785 migliaia di euro dei ricavi del TPL Umbria Gomma a seguito dei minori incassi da titoli di viaggio registrati nell'esercizio rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente;
- decremento dei corrispettivi da titoli di viaggio, pari a 200 migliaia di euro, relativi al Trasporto pubblico locale extraurbano su gomma nella Regione Toscana per effetto di maggiori incassi da titoli di viaggio;

- decremento di 590 mila euro dei ricavi relativamente ai servizi TPL Umbria Ferro svolti verso la consociata Trenitalia per effetto di minori chilometri realizzati nell'esercizio 2017 e minori introiti da titoli di viaggio dovuti principalmente alla chiusura delle linee ferroviarie per manutenzione dal mese di settembre c.a.;
- decremento di 233 mila euro dei ricavi da "servizi a mercato" per effetto del minore corrispettivo stabilito contrattualmente con la controllata Busitalia Rail Service relativamente al servizio Freccialink passando da 2,65 €/km a 1,90 €/km con decorrenza 1° luglio 2017.

Sostanzialmente invariata, con un leggero calo il servizio di *business* della Navigazione sul Lago Trasimeno con corrispettivi in leggero decremento di 41 mila euro. In aumento solo i Servizi a mercato svolti dalla Direzione Regionale Toscana (+54 mila euro) determinato principalmente dagli incrementi degli incassi da titoli di viaggio dei servizi "Vola in bus" (linee di collegamento di Firenze con l'aeroporto).

I "Ricavi da Regioni" si attestano a 76.697 mila euro con una variazione in aumento di 1.087 mila euro determinata essenzialmente dall'incremento del contratto di servizio Gomma con la Regione Umbria per effetto dell'aumento dell'indice di inflazione programmata (+1,2 rispetto al 2016) oltre ai maggiori servizi svolti a seguito degli eventi sismici dell'anno 2016.

Si rileva che nei corrispettivi da contratti di servizio Toscana, pari a complessivi 17.150 mila euro, sono ricompresi 460 mila euro, relativi alla integrazione teorica, spettante alle S.c.a.r.l. consorziate (ACV e AMV), del 5% dell'atto d'obbligo, a seguito della transazione conclusa con la Città Metropolitana.

24 Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2017	2016	Variazione
Contributi sul personale	9.466	9.639	(173)
Corrispettivi Minimetro' e mobilità alternativa	3.385	3.256	129
Ricavi da gestione immobiliare	1.332	1.369	(37)
Rimborsi e recuperi diversi	637	1.031	(394)
Service verso controllate	3.202	3.810	(608)
Provvigioni attive e vendita bigl. di terzi	348	388	(40)
Parcheggi nelle stazioni	656	780	(124)
Indennizzi assicurativi attivi	511	393	118
Multe e penalità	96	246	(150)
Altre prestazioni e proventi diversi	3.126	2.924	202
Plusvalenze ordinarie	30	4	26
Totale	22.789	23.840	(1.051)

La voce **"Altri proventi"** si attesta a 22.789 mila euro al 31 dicembre 2017 con una variazione in diminuzione di 1.051 mila euro. Complessivamente la voce, rispetto all'esercizio precedente, presenta delle variazioni legate principalmente ai seguenti fattori:

- decremento di 173 mila euro del conto "contributi sul personale" che include il riconoscimento dalle Regioni dei maggiori oneri relativi alla contrattazione CCNL autoferrotranvieri, spettanti alle aziende di trasporto, per effetto principalmente del mancato riconoscimento di "oneri di malattia 2009-2011";
- decremento netto di 608 mila euro del conto "service verso controllate" che include i ricavi per servizi amministrativi e strategici resi dalla Società nei confronti delle sue controllate, la diminuzione è attribuibile principalmente alla diminuzione dell'importo del service rinegoziato con la società Busitalia Rail Service che è passato da 2 a 1,2 milioni di euro mentre in aumento il service verso Busitalia Veneto di 0,180 mila euro per effetto del verificarsi della condizione inserita nel contratto di service di raggiungimento di alcuni parametri economici;
- decremento di 394 mila euro dei rimborsi e recuperi diversi per effetto del rimborso richiesto a Busitalia Veneto per i service IT nel corso del 2016;
- decremento di 124 mila euro dei ricavi dai parcheggi nelle stazioni per effetto di minori utilizzi delle zone di sosta di Spoleto e Cascia strettamente connessi agli eventi sismici passati;
- decremento di 150 mila euro rispetto all'esercizio precedente in quanto nel 2016 confluivano le penalità verso il fornitore Evobus;
- incremento di 129 mila euro dei "corrispettivi Minimetrò e mobilità alternativa" per effetto di maggiori attività legate alla mobilità alternativa;
- incremento di 202 mila euro per effetto principalmente della stipula dell'accordo transattivo siglato tra Busitalia, Umbria TPL e mobilità e Sita S.p.A. in liquidazione che ha determinato la chiusura delle partite ex Ati con registrazione di una sopravvenienza di 163 mila euro;
- incremento di 118 mila euro degli indennizzi assicurativi per effetto della chiusura di franchigie di anni precedenti non più dovute.

25 Costo del personale

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

valori in migliaia di euro

	2017	2016	Variazione
· Salari e stipendi	57.493	53.974	3.519
· Oneri sociali	16.139	15.747	392
· Trattamento di fine rapporto	3.867	3.597	270
· Service Costs TFR/CLC	-	-	-
· Service Costs altri benefici definiti ai dipendenti	-	-	-
· Rimborsi per distacco personale	(5.766)	(2.782)	(2.984)
· Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	(1)	-	(1)
Personale a ruolo	71.732	70.536	1.196
· Salari e stipendi	201	215	(14)

Personale Autonomo e Collaborazioni	201	215	(14)
· Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	1.892	1.517	375
· Altri costi collegati al personale	2.090	1.763	327
Altri costi	3.982	3.280	702
Totale	75.916	74.030	1.886

Il "costo del personale" si attesta a 75.916 mila euro al 31 dicembre 2017 e fa riferimento al costo di tutte le componenti del personale a ruolo, ai collaboratori e distaccati oltre agli altri costi collegati al personale.

Rispetto all'esercizio precedente si rileva una variazione in aumento di 1.886 mila euro strettamente connessa alla variazione delle risorse umane.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della società suddiviso per categoria:

	2017	2016	Variazione
Personale			
Dirigenti	16	13	3
Quadri	45	42	3
Altro personale	1.674	1.537	137
Totale	1.735	1.592	143

26 Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2017	2016	Variazione
	<i>valori in migliaia di euro</i>		
Materiali e materie di consumo	2.255	2.092	163
Energia elettrica e combustibili per la trazione	13.397	12.224	1.173
Accantonamenti e rilasci	-	-	-
Totale	15.652	14.315	1.337

Il costo delle "materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" si attesta a 15.652 mila euro e fa riferimento per oltre l'85% al costo dei combustibili per la trazione dei mezzi utilizzati per lo svolgimento del servizio e per la restante parte è attribuibile ai materiali di ricambio e merci utilizzate dai magazzini della Società per effettuare le manutenzioni interne del materiale rotabile.

La variazione è attribuibile ai maggiori Km effettuati nel corso del 2017 pari a 1,6 milioni di Km oltre ad una variazione in aumento media del costo del gasolio Servizi del sisma e chiusura della linea ferrovia e leggero incremento del costo del gasolio a partire al mese di luglio 2017.

27 Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2017	2016	Variazione
Altre prestazioni collegate al trasporto	1.384	1.061	323
Pedaggio	141	18	123
Prestazioni per il trasporto	1.525	1.079	446
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	1.129	1.140	(11)
Manutenzioni	13.463	13.317	147
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	14.592	14.457	135
Servizi immobiliari e utenze	2.118	2.104	13
Servizi amministrativi ed informatici	2.416	1.725	691
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	120	72	48
Prestazioni professionali e consulenze	1.313	901	411
Assicurazioni	4.228	4.568	(339)
Costi comuni di Gruppo	913	939	(26)
Consulenze	12	3	9
Provvigioni alle agenzie	1.030	1.034	(4)
Altro	3.244	3.418	(174)
Diversi	10.740	10.863	(123)
Totale	31.510	30.300	1.210

La voce "Costi per servizi" si attesta a 31.510 mila euro al 31 dicembre 2017 con una variazione complessiva in aumento di 1.210 mila euro rispetto all'esercizio precedente principalmente determinata dai seguenti fattori:

- Incremento di 691 mila euro dell'importo dei "servizi amministrativi ed informatici" per effetto dei costi ordinari di manutenzione e di implementazione della piattaforma informatica e costi di licenze annuali;
- Incremento di 411 mila euro dell'importo delle prestazioni professionali legate a assistenza di professionisti in merito agli sviluppi e alle prospettive di crescita del "Gruppo Busitalia" e quindi connesse alle nuove acquisizioni di partecipazioni;
- Incremento di 446 mila euro dell'importo delle "altre prestazioni collegate al trasporto" in considerazione dei maggiori servizi su gomma affidati a subfornitori per far fronte alle maggiori esigenze, in particolar modo alla Direzione Regionale Umbria, per i maggiori servizi relativi al Sisma e alla chiusura delle linee ferroviarie.

28 Costi per godimento di beni di terzi

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2017	2016	Variazione
Canoni di <i>leasing</i> operativo	1	-	1
Canoni di locazione, oneri condom. e Imposta di registro	3.028	2.880	148

Noli e indennizzi di materiale rotabile	334	205	129
Noleggio materiale informatico	296	130	166
Totale	3.658	3.215	443

La voce "costi per godimento beni di terzi" si attesta al 31 dicembre 2017 a 3.658 mila euro in sostanziale aumento rispetto all'esercizio precedente pari a 443 mila euro determinato principalmente dall'incremento di 166 mila euro dei canoni passivi dei servizi informatici, incremento di 129 mila euro per noleggi autobus per maggiori servizi su Gomma richiesti e di 148 mila euro per noleggio veicoli ausiliari. Sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente l'importo dei fitti passivi e spese accessorie di locali.

29 Altri costi operativi

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

valori in migliaia di euro

	2017	2016	Variazione
Altri costi	1.526	2.537	(1.011)
Minusvalenze	61	121	(60)
Oneri di gestione <i>Pool</i> da aziende di trasporto	1.790	1.793	(3)
Totale	3.377	4.451	(1.074)

La voce "Altri costi operativi" si attesta a 3.377 mila euro, registrando una variazione in diminuzione di 1.074 mila euro. Nell'importo della voce sono ricompresi i valori relativi alle partecipazioni a consorzi e fondazioni del valore complessivo di 1.790 mila euro sostanzialmente in linea rispetto al 2016, le minusvalenze generatesi dalla dismissione per vendita/rottamazione di investimenti del valore di 61 mila euro in diminuzione del 50% (pari a 60 mila euro) e altri costi dell'esercizio (dove confluiscono tasse di possesso automezzi, imposte di registro ed altre imposte e tasse di competenza nonché oneri diversi) del valore complessivo di 1.526 mila euro in diminuzione di 1.011 mila euro in quanto nel 2016 erano stati regolarizzati degli importi relativi ai costi per Marchio e Leasing ex Sita S.p.A. in liquidazione pari a 318 mila euro non presenti nel 2017 oltre a 200 mila euro in meno di franchigie assicurative e altre variazioni in diminuzione di costi di varia natura non connessi a particolari fenomeni gestionali.

30 Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2017	2016	Variazione
Ammortamento attività immateriali e materiali	9.864	9.506	358
• Ammortamento attività immateriali	699	611	89
• Ammortamento attività materiali	9.165	8.895	270
Utilizzo fondo rettifiche ammortamenti	-	-	-
Totale	9.864	9.506	358

Gli "Ammortamenti" si attestano a 9.864 mila euro al 31 dicembre 2017 con una variazione in aumento di 358 mila euro rispetto all'esercizio precedente strettamente connessa ai nuovi Investimenti e passaggi in esercizio realizzati nel periodo 2017.

31 Svalutazione e perdite/(riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2017	2016	Variazione
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	-	-	-
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	-	-	-
Rettifiche e riprese di valore su crediti	60	2.414	(2.354)
Totale	60	2.414	(2.354)

Il saldo della voce si attesta a 60 mila euro in sostanziale diminuzione rispetto al 2016. Tale differenza è attribuibile alla valutazione del portafoglio crediti effettuata dalla Società nel corso del 2016 e che ha determinato una significativa svalutazione pari a 2, 4 milioni di euro. La valutazione effettuata nel 2017 ha generato esclusivamente la svalutazione dei crediti in essere al 31 dicembre 2017 non riconosciuti dalla consociata Sita S.p.A. in liquidazione pari a 60 mila euro.

32 Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2017	2016	Variazione
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	-	-	-
Proventi finanziari diversi	82	1	81
Dividendi	1.466	1.252	215
Rivalutazioni di attività finanziarie	-	-	-
Interessi diversi da controllate	-	41	(41)
Totale	1.549	1.294	255

Il saldo della voce si attesta a 1.549 mila euro al 31 dicembre 2017 determinato prevalentemente dai dividendi deliberati nell'esercizio 2017 dall'Assemblea della controllata Busitalia Rail Service S.r.l..

Il saldo della voce proventi finanziari diversi pari a 82 mila euro fa riferimento principalmente ai proventi verso la controllata Busitalia Campania.

33 Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	2017	2016	Variazione
Oneri finanziari su debiti	1.495	1.705	(210)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	207	238	(31)
Svalutazioni di attività finanziarie	-	-	-
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	-	-	-
Totale	1.702	1.943	(241)

Gli "Oneri finanziari" si attestano a 1.702 mila euro al 31 dicembre 2017 con una variazione in diminuzione rispetto al 2016 di 241 mila euro determinata dai seguenti fattori:

- diminuzione degli interessi passivi verso la controllante per 429 mila euro per effetto della conversione delle linee di credito in aumento di capitale avvenuta nel corso del 2016;
- incremento degli interessi passivi e commissioni per finanziamenti e anticipazioni verso la consociata Fercredit per 219 mila euro strettamente connesse all'erogazione di nuovi finanziamenti finalizzati e alle richieste di anticipazioni del periodo;
- diminuzione degli oneri finanziari per benefici ai dipendenti per 31 mila euro legati all'Interest cost comunicato dall'attuario a seguito della valutazione del TFR al 31 dicembre 2017.

34 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>		
	2017	2016	Variazione
IRAP	155	403	(247)
IRES	-	1.377	(1.377)
Proventi da adesione cons.fiscale	-	(1.102)	1.102
Imposte differite e anticipate	-	-	-
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(230)	218	(448)
Totale	(75)	896	(970)

Le imposte sul reddito di competenza dell'esercizio ammontano a Euro (75), di cui Euro 155 relative all'IRAP corrente dell'esercizio ed Euro (230) di differenza su stima imposte anni precedenti. Non risulta stanziato alcuno importo di IRES corrente, avendo la Società conseguito una perdita fiscale principalmente a seguito delle variazioni elencate:

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

Le stesse non generano alcun tipo di imposizione differita.

Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

valori in migliaia di euro

	2017	2016
	24%	27,5%
Utile dell'esercizio	1.742	4.020
Totale imposta sul reddito	-	275
Utile ante imposte	1.667	4.916
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		
Minori imposte		
Bonus accisa carburanti	(1.720)	(1.736)
Dividendi da partecipazioni	(1.466)	(1.189)
Superammortamento	(919)	-
Aiuto alla Crescita Economica (ACE)	(1.065)	-
Altre variazioni in diminuzione	(16)	(181)
Maggiori imposte		
IMU	123	131
Svalutazioni	60	(2.414)
Spese per autoveicoli	531	268
Altre variazioni in aumento	1.300	386
Utilizzo perdite pregresse trasferite al consolidato	-	(4.007)
Totale imponibile IRES	(1.506)	1.002
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	-	275
IRAP	155	403
Differenza su stima imposte anni precedenti	(230)	218
Totale fiscalità differita	-	-
Altre variazioni	-	-
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	(75)	896

ARBITRATI

Arbitrati con *General Contractor*

Non sono pendenti arbitrati con *General Contractor*.

Altri arbitrati

Non sono pendenti arbitrati di qualsiasi natura.

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

PROCEDIMENTI CIVILI ED AMMINISTRATIVI

TAR Toscana (2012)

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

TAR Basilicata/Consiglio di Stato (2016)

Giudizio promosso per l'annullamento, previa sospensione, del bando di gara della Regione Basilicata riguardante l'affidamento della gestione dell'esercizio dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, nonché di tutta la documentazione di gara. Con sentenza del 23 aprile 2016, il TAR Basilicata aveva dichiarato l'improcedibilità del ricorso introduttivo del giudizio di primo grado per sopravvenuta carenza d'interesse, essendo stati gli atti impugnati già annullati con precedente sentenza. La Società ha interposto appello al Consiglio di Stato che, con sentenza del 27 aprile 2017, ha respinto il ricorso.

TAR Toscana/Consiglio di Stato (2016)

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

di questioni pregiudiziali riguardanti l'interpretazione di alcune disposizioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007, in quanto immediatamente applicabili alla causa.

TAR Toscana/Consiglio di Stato (2017)

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

TAR Toscana/Consiglio di Stato (2017)

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

TAR Toscana (2017)

Procedimento promosso da Busitalia per l'annullamento, previa sospensione, dell'aggiudicazione della procedura indetta dalla Città Metropolitana di Firenze per l'affidamento in concessione di servizi di trasporto pubblico locale a domanda debole ai sensi del Regolamento CE n. 1370/2007 - Ambito 1 ("Mugello – Alto Mugello") e Ambito 2 "Valdarno Valdisieve").

TAR Friuli Venezia Giulia/Consiglio di Stato (2017)

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

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

Giudizio promosso da TEP S.p.A. per l'annullamento, previa sospensione, dell'aggiudicazione al RTI Busitalia-Autoguidovie della gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale terrestre del bacino della Provincia di Parma (Ambito Taro). Con sentenza del 27 settembre 2017 il TAR Emilia Romagna sez. Parma ha accolto il ricorso. La sentenza è stata impugnata al Consiglio di Stato.

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

Giudizio promosso da TPER S.p.A. (in RTI con SETA S.p.A.) per l'annullamento, previa sospensione, dell'aggiudicazione al RTI Busitalia-Autoguidovie della gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale terrestre del bacino della Provincia di Parma (Ambito Taro). Il giudizio è stato riunito e definito con quello precedentemente illustrato.

PROCEDIMENTI DINNANZI ALLE AUTORITÀ NAZIONALI E COMUNITARIE**Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (2016)**

Procedimento avviato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, per l'accertamento di un presunto abuso di posizione dominante posto in essere dalle società Busitalia Veneto S.p.A., Busitalia Sita Nord e APS Holding S.p.A al fine di ostacolare lo svolgimento della gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale nel bacino di Padova e di mantenere la gestione del servizio oltre la data di scadenza degli affidamenti in atto. Il procedimento è stato definito con impegni presentati da Busitalia Veneto e Busitalia Sita Nord ai sensi dell'articolo 14-ter della Legge n. 287/1990, approvati dall'AGCM con provvedimento in data 21 dicembre 2016.

Corte dei Conti - Sezione giurisdizionale per la Regione Toscana (2017)

Giudizio promosso dalla Procura Regionale della Corte dei Conti per la Toscana per un asserito danno erariale per fatti commessi in qualità di soggetto affidatario del servizio di trasporto scolastico del Comune di Anghiari. Il danno erariale contestato viene quantificato dalla Procura in 27 mila euro circa.

Per i procedimenti avviati dalle Autorità sopraindicate nei confronti della Società, allo stato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società stessa sia esposta a significative passività o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria; pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio.

Non sono pendenti procedimenti dinnanzi ad altre autorità nazionali e comunitarie.

35 Compenso alla società di revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a Euro 86.135. Sono esclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale.

36 Compensi ad Amministratori e Sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai componenti del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni:

valori in migliaia di euro

	2017	2016	Variazione
Amministratori	314	332	(18)
Sindaci	40	39	1
Totale	354	371	17

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 27 mila euro per il 2017 e a 25 mila euro per il 2016.

37 Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della controllante diretta al 31 dicembre 2017 sono disponibili sul sito della Società www.fsitaliane.it e presso la sede sociale di Roma.

valori in migliaia di euro

	31.12.2016	31.12.2015
Attività		
Totale attività non correnti	42.539.698	41.564.011
Totale attività correnti	5.268.296	4.728.356
Totale attività	47.807.994	46.292.367
Patrimonio netto		
Capitale sociale	36.340.433	36.340.433
Riserve	7.120	(99.643)
Utili (perdite) portati a nuovo	-	-
Utile (Perdite) d'esercizio	638.773	137.380
Totale Patrimonio Netto	36.986.326	36.378.170
Passività		
Totale passività non correnti	7.299.976	6.569.168
Totale passività correnti	3.521.692	3.345.029
Totale passività	10.821.668	9.914.197
Totale patrimonio netto e passività	47.807.994	46.292.367
	2.016	2.015
Ricavi operativi	156.691	146.961
Costi operativi	(167.266)	(145.146)
Ammortamenti	(19.994)	(23.672)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(1.055)	(13.300)
Accantonamenti	-	(2.969)

Proventi e (oneri) finanziari	565.905	176.921
Imposte sul reddito	104.492	(1.415)
Risultato netto di esercizio	638.773	137.380

38 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>	
	2017	2016
Benefici a breve termine	2.367	2.385
Benefici successivi al rapporto di lavoro	140	152
Altri benefici a lungo termine	-	-
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	-	-
Totale	2.507	2.537

Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dalla società, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Ataf Gestioni	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>
	Provvigioni	Provvigioni
	Distacchi di personale	Distacchi di personale
	Ricavi e Recuperi diversi	Costi diversi
	Service di Corporate	
Busitalia Rail Service	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>
	Autoservizi	Provvigioni
	Ricavi e Recuperi diversi	Costi diversi
	Service di Corporate	Autoservizi
	Distacchi di personale	
	<u>Finanziari:</u>	

	Dividendi	
	<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 <u>Finanziari:</u> <i>Cash pooling/Finanziamenti</i>
Savit	<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari Ricavi e Recuperi diversi Distacchi di personale	<u>Commerciali e diversi:</u> Manutenzioni e servizi vari
Busitalia Campania	<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari Provvigioni Ricavi e Recuperi diversi Service di Corporate <u>Finanziari:</u> Altri proventi finanziari	<u>Commerciali e diversi:</u> Provvigioni Costi diversi <u>Finanziari:</u> <i>Cash pooling</i>
Busitalia Simet	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e Recuperi diversi Distacchi di personale	
Qbuzz	<u>Commerciali e diversi:</u> Service di Corporate	
Controllanti		
FS Italiane	<u>Commerciali e diversi:</u> IVA di Gruppo <u>Finanziari:</u> Conti correnti/Finanziamenti	<u>Commerciali e diversi:</u> Service di Corporate Distacchi di personale Locazioni immobiliari Consolidato fiscale <u>Finanziari:</u> Conti correnti/Finanziamenti
Altre Imprese		
Rete Ferroviaria Italiana	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e Recuperi diversi Distacchi di personale	<u>Commerciali e diversi:</u> Prestazioni sanitarie
Mercitalia Logistics		<u>Commerciali e diversi:</u>

		Costi diversi
Ferservizi		<u>Commerciali e diversi:</u> Service gestione paghe
Centostazioni	<u>Commerciali e diversi:</u> Recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari
Fercredit	<u>Commerciali e diversi:</u> Recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Factoring <u>Finanziari:</u> Finanziamenti e Leasing Finanziari
Sita in liquidazione	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Rapporti inerenti la Scissione Sfruttamento del marchio
FS Sistemi Urbani		<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari
Mercitalia Rail	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi	
Trenitalia	<u>Commerciali e diversi:</u> Autoservizi Provvigioni Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari Distacchi di personale Costi diversi
Trenord	<u>Commerciali e diversi:</u> Recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Costi diversi
Firenze City Sightseeing	<u>Commerciali e diversi:</u> Service di Corporate	
Li-nea	<u>Commerciali e diversi:</u> Autoservizi Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Autoservizi
I-Mago	<u>Commerciali e diversi:</u> Service di Corporate	
Altre parti correlate		
Gruppo Enel		<u>Commerciali e diversi:</u> Utenze
Gruppo Eni		<u>Commerciali e diversi:</u> Carburanti
Gruppo Finmeccanica		<u>Commerciali e diversi:</u>

		Progetto AVM
Gruppo CDDPP		<u>Commerciali e diversi:</u> Costi diversi
Istituto Poligrafico Zecca dello Stato		<u>Commerciali e diversi:</u> Costi diversi
Gruppo Poste Italiane	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi	
EUROFER		<u>Commerciali e diversi:</u> Fondi previdenziali
PREVINDAI		<u>Commerciali e diversi:</u> Fondi previdenziali
Scarl, associazioni, geie, partenariato	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Costi e servizi vari

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e diversi:

valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2017					2017	
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate							
Ataf Gestioni	2.039	384	-	-	-	(3.251)	847
Busitalia Rail Service	3.374	64	-	-	-	(104)	3.637
Busitalia Veneto	2.848	210	-	-	-	(254)	2.110
Savit	1.246	2.866	-	-	-	8.335	617
Busitalia Campania	5.002	-	-	-	-	(377)	-
Busitalia Simet	100	-	-	-	-	(95)	7
Qbuzz	17	-	-	-	-	-	-
Controllanti							
FS Italiane	1.991	7.972	-	-	-	1.577	6
Altre imprese							
Rete Ferroviaria Italiana	53	344	-	-	-	571	32
Mercitalia Logistics	-	4	-	-	-	16	-
Ferservizi	-	473	-	-	-	394	-
Centostazioni	2	22	-	-	-	18	-
Fercredit	386	51	-	-	-	35	-
Sita in liquidazione	4.407	4.082	-	-	-	64	731
FS Sistemi Urbani	-	(18)	-	-	-	1	-
Mercitalia Rail	2	-	-	-	-	-	-
Trenitalia	3.263	631	-	-	-	358	6.461
Trenord	(37)	1	-	-	-	-	-
Firenze City Sightseeing	24	-	-	-	-	-	24
Li-nea	57	2	-	-	-	1	47

I-Mago	15	-	-	-	-	-	14
Altre parti correlate							
Gruppo ENEL	-	51	-	-	-	534	-
Gruppo ENI	-	1.056	-	-	-	1.960	-
Gruppo Finmeccanica	-	115	-	-	-	5	-
Gruppo CDDPP	-	(959)	-	-	-	842	-
IPZS	-	2	-	-	-	2	-
Gruppo Poste	-	-	-	-	-	-	1
EUROFER	-	562	-	-	-	443	-
PREVINDAI	-	77	-	-	-	74	-
Altri fondi previdenziali	-	37	-	-	-	9	-
Scarl, associazioni, geie, partenariato	14.353	243	-	-	-	1.618	60.803
TOTALE	39.142	18.272	-	-	-	12.776	75.337

Rapporti finanziari:*valori in migliaia di euro*

Denominazione	31.12.2017		2017			
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate						
Busitalia Rail Service	4.694	-	-	-	-	1.473
Busitalia Veneto	-	5.595	-	-	-	-
Busitalia Campania	-	3.603	-	-	-	72
Controllanti						
FS Italiane	135	40.899	-	-	193	-
Altre imprese						
Fercredit	-	32.815	-	-	1.181	-
TOTALE	4.829	82.912	-	-	1.374	1.545

39 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. 120 contratti di finanziamento stipulati con la società Ataf Gestioni S.r.l. del valore complessivo di 36.932 migliaia di euro, in forza di n. 82 contratti di finanziamento stipulati con la società Busitalia Rail Service S.r.l. del valore complessivi di 20.402 migliaia di euro, in forza di n. 16 contratti di finanziamento stipulati con la società Busitalia Campania S.p.A. del valore complessivo di 1.584 migliaia di euro e in forza di n. 64 contratti di finanziamento stipulati con la società Busitalia Veneto S.p.A. del valore complessivi di 16.793 migliaia di euro.

40 Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

La Regione Umbria ha provveduto alla pubblicazione in GUUE dell'avviso di pre-informazione, ai sensi del Regolamento CE 1370/2007, delle determinazioni regionali in merito all'affidamento diretto a Busitalia del servizio ferroviario regionale per ulteriori anni 10 + 5 (Febbraio 2019 – Gennaio 2034).

Alla fine del mese di febbraio 2018 è diventata definitiva l'aggiudicazione effettuata a favore della controllata olandese Qbuzz della gara relativa ai servizi per il bacino di DAV, contiguo e complementare a quello di Utrecht già attualmente gestito da Qbuzz. Il nuovo bacino ha un'utenza di oltre 400mila abitanti. La concessione comprende la gestione della linea ferroviaria regionale fra Geldermalsen e Dordrecht (linea Merwedelingelijn) e i servizi con autobus nell'area DAV. In data 8 marzo 2018 è stata pubblicata la sentenza con cui il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale si è definitivamente pronunciato in ordine alla gara Friuli, respingendo il ricorso presentato dall'ATI Busitalia/Autoguidovie. In particolare, il Consiglio di Stato ha accolto gli appelli principali proposti dalla Regione Friuli Venezia Giulia e da TPL FVG S.c.a.r.l., ha respinto gli appelli incidentali proposti da Busitalia-Sita Nord s.r.l. e Autoguidovie S.p.a. e, per l'effetto, in riforma della sentenza appellata, respinge il ricorso di primo grado e compensa le spese del doppio grado di giudizio.

41 Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2017, evidenzia un utile netto di Euro 1.742.008 che si propone di destinare a riserva legale per Euro 87.100 (pari al 5%) e riportare a nuovo per Euro 1.654.908.

Firenze, 12 marzo 2018

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 S.R.L. AL 31 DICEMBRE 2017**

1. I sottoscritti Stefano Rossi e Sergio Paglicci, rispettivamente “Amministratore Delegato” e “Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari” di Busitalia Sita Nord S.r.l., 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 2017.

2. Al riguardo si segnala che:
 - a. la valutazione dell’adeguatezza e dell’effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d’esercizio di Busitalia Sita Nord S.r.l. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l’*“Internal Controls – Integrated Framework”* emesso dal *“Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission”* che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
 - b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo
3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1. il bilancio d’esercizio:
 - a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;

Direzione Amministrativa
Viale dei Mille, 115 – 50131 Firenze
Tel. 055.56501 Fax 055.5650209

Busitalia – Sita Nord s.r.l.- Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento
di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 73.000.000,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06473721006 – R.E.A. n. 969510



- b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Busitalia Sita Nord S.r.l.

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

Data 12 marzo 2018

Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Sergio Paglicci

Amministratore Delegato

Stefano Rossi

BUSITALIA – SITA NORD S.r.l.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa1 – 00161 Roma (RM)

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI DI
BUSITALIA AI SENSI DELL'ART. 2429 DEL C.C. PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31
DICEMBRE 2017**

Signor Azionista,

ai sensi dell'art 2429, comma 2 del Codice Civile il collegio Sindacale è chiamato a riferire all'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2017, sull'attività di vigilanza svolta ed ha la facoltà di fare proposte in ordine al bilancio alla sua approvazione ed alle materie di propria competenza.

Il Collegio Sindacale - dott. Fabio Cassi (Presidente) dott.ssa Silvana Amadori e dott. Mauro Marchionni (sindaci effettivi) - è stato nominato dall'Assemblea dei Soci del 9 maggio 2017 con un incarico triennale, ossia fino all'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2019.

L'incarico per l'attività di revisione legale dei conti, ai sensi dell'art 2409 bis del codice civile e dell'art 14 del D. Lgs. 39/2010, risulta conferito (con deliberazione assembleare del 9 maggio 2017) alla Società di revisione KPMG S.p.A._

Alla Società di revisione spetta la revisione legale del bilancio di esercizio di Busitalia, inclusa la verifica della regolare tenuta della contabilità e della corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle scritture contabili inclusa anche la verifica della coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio di esercizio, nonché la revisione legale del bilancio consolidato del Gruppo, predisposto a cura della controllante Ferrovie dello Stato Italiane Spa.

Busitalia è soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A._

Il Collegio Sindacale di Busitalia Sita Nord S.r.l. (di seguito Busitalia, o Società) ha svolto, nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 l'attività di vigilanza prevista dalla legge, tenendo anche conto delle indicazioni contenute nelle Norme di comportamento del Collegio Sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

 1 

Svolgimento dell'attività del Collegio Sindacale

Nel corso dell'esercizio 2017 il Collegio Sindacale ai sensi dell'art 2404 del codice civile, ha tenuto otto (8) riunioni, di cui quattro (4) del Collegio Sindacale precedente e quattro (4) dell'attuale Collegio, e di tali riunioni sono stati redatti appositi verbali debitamente sottoscritti, per approvazione unanime, dai sindaci.

Per lo svolgimento dell'attività di competenza del Collegio diamo atto che:

- Il Collegio ha vigilato sull'osservanza della Legge e dello Statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- Il Collegio attuale ha partecipato nel corso dell'esercizio 2017 a dieci riunioni del Consiglio di amministrazione, in relazione alle quali e sulla base delle informazioni disponibili, non ha rilevato violazioni di Legge e dello Statuto, né operazioni manifestamente imprudenti, azzardate e/o in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale. Si precisa altresì che dalla data di accettazione dell'incarico del presente Collegio, non si è tenuta alcuna Assemblea dei soci.
- Il Collegio ha acquisito dalla Società, durante le riunioni svolte, informazioni in merito all'andamento delle operazioni sociali sulle quali non ha particolari osservazioni da riferire;
- Il Collegio ha acquisito durante le riunioni del Consiglio di Amministrazione - che ricordiamo essere stato nominato dall'Assemblea del 9 maggio 2017 - adeguate informazioni sull'attività svolta, sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale poste in essere dalla Società facendo rinvio per maggiori dettagli alla Relazione sulla gestione;
- Il Collegio ha incontrato i rappresentanti della KPMG, soggetto incaricato della revisione legale dei conti, al fine dello scambio di dati e informazioni e non sono emersi fatti e/o informazioni rilevanti che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- Il Collegio ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di sua competenza, sull'adeguatezza e funzionamento dell'assetto organizzativo e del sistema amministrativo contabile della Società e sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento d'informazioni dai responsabili delle Funzioni, dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e a tale riguardo non ha osservazioni particolari da riferire;



- Il Collegio ha vigilato sull'adeguatezza ed efficacia del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi con incontri con il responsabile della funzione Audit e con l'acquisizione della documentazione messa a nostra disposizione. Dalle informazioni acquisite non si rilevano criticità significative da segnalare;
- Il Collegio ha intrattenuto incontri con il Dirigente Preposto alla redazione dei Documenti contabili Societari, e dalle informazioni acquisite non sono emerse particolari criticità o punti meritevoli di attenzione;
- Il Collegio non ha riscontrato operazioni atipiche e/o inusuali;
- Il Collegio non è dovuto intervenire per omissioni degli amministratori ai sensi dell'art 2406 del codice civile;
- Il Collegio non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art 2408 del Codice civile, ne ai sensi dell'art 2409 comma 1 del codice civile;
- Il Collegio non ha adottato alcun provvedimento ai sensi dell'art 2409 del codice civile così come indicato al comma 7 dello stesso articolo.

In riferimento alle operazioni di maggior rilievo economico finanziario e patrimoniale poste in essere dalla Società, si rappresenta in particolare quanto segue:

- nel mese di aprile 2017 (i) Busitalia acquisisce la partecipazione di controllo della Società Busitalia Simet S.p.A, - società operante nel settore della lunga percorrenza - pari al 51% del capitale sociale, (il restante 49% è detenuto da Simet S.p.A.); (ii) la Società per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico S.p.A. aggiudica, nei confronti dell'ATI costituita tra Busitalia ed Autoguidovie, la procedura di gara avente ad oggetto l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale del bacino provinciale di Parma;
- nel mese di maggio 2017, (i) l'Assemblea dei Soci di Busitalia, rinnova gli organi di governo e di controllo della società; (ii) viene nominato il Dirigente Preposto alla redazione dei Documenti contabili Societari; (iii) viene costituita Busitalia Parma S.c.a.r.l. di cui Busitalia detiene il 60 % del capitale sociale, mentre il restante 40% è detenuto da Autoguidovie S.p.A;
- nel mese di settembre 2017 si perfeziona l'operazione di acquisto del 100% del capitale sociale di Qbuzz B.V., terzo operatore di TPL su gomma in Olanda, nonché della "Abellio

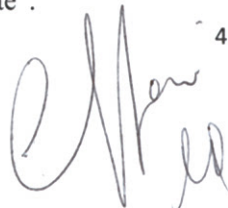



Mobility Service B.V.”, Società collegata a Qbuzz che gestisce, in particolare, la commercializzazione dei titoli di viaggio.

L’acquisizione di Qbuzz oltre a contribuire alla crescita di Busitalia, permetterà lo scambio di *best practise* e *know-how* che la Società potrà utilizzare anche per migliorare il suo posizionamento competitivo nel mercato domestico;

- dal mese di ottobre 2017 Busitalia detiene il 100% del capitale della già controllata SAVIT S.r.l., a seguito dell’acquisizione delle restanti quote di partecipazione detenute dagli altri soci (Centrobus, Autoservizi Troiani, e CMT).
- nel corso del 2017, Busitalia (i) continua a monitorare il mercato in termini di opportunità, di competitori, trend sui mezzi e relative motorizzazioni e trend sulla tecnologie di bigliettazione, monitoraggio delle flotte e informazione all’utenza; (ii) approfondisce l’analisi trasportistica ed economica nei bacini di maggiore interesse, per dimensione, redditività (o redditività prospettica) e motivi strategici, e in quelli con gara prevista a breve; (iii) perfeziona alcune operazioni di diversificazione di mercato (avvio della presenza all’estero) e di prodotto (ingresso nel settore liberalizzato, della lunga percorrenza su gomma). In particolare si rappresenta, oltre alla già citata operazione di acquisizione di Qbuzz, l’operazione con la quale Busitalia, tramite la controllata Busitalia Campania, ha partecipato con successo alla gara per l’acquisizione di una quota di minoranza della società Citysightseeing di Napoli, incrementando così la sua presenza nell’ambito della aziende partner del prestigioso brand internazionale. A tale proposito si ricorda che Busitalia già controlla la società Citysightseeing di Firenze e partecipa a quella di Venezia (servizi turistici nella Laguna con battelli), nonché l’operazione conclusa in partnership con Trenitalia, avente ad oggetto la gestione dei servizi di trasporto, con un mezzo elettrico innovativo, all’interno di FICO (Fabbrica Italiana Contadina), il nuovo grande parco agroalimentare di Bologna promosso da Eataly.

Il Collegio, inoltre ha preso atto che, nel corso dell’anno 2017, prosegue il complesso iter della procedura di gara per l’affidamento del servizio di TPL a bacino unico regionale in Toscana. A tale proposito, nelle more della definizione del procedimento amministrativo pendente avanti al Consiglio di Stato (attualmente sospeso in attesa del pronunciamento della Corte di Giustizia Europea), la Regione Toscana, con decreto 11613 del 4 agosto 2017 avvia una verifica tecnica con gli attuali gestori del TPL in Toscana per determinare le condizioni contrattuali per l’affidamento in via d’urgenza del servizio sulla base dell’art. 5.5 del Regolamento CE1370/2007 attraverso la stipula di un “contratto ponte”.

 4





Come riportato nella Relazione sulla Gestione *“l’affidamento diretto dei servizi tramite il Contratto Ponte non verrà effettuato nei confronti degli attuali gestori, ma verso un unico Consorzio regionale, sotto forma di Società Consortile, che li raggruppi. Tale Società, denominata “ONE Scarl”, infatti, sarà partecipata dalle attuali Società consortili, titolari al momento dei contratti di servizio, e non dalle Società operative (a loro volta Socie delle consortili) che svolgono effettivamente il servizio. Si precisa poi che la partecipazione delle Società consortili controllate da Busitalia non consentirà al “Gruppo” Busitalia di acquisire il controllo della “ONE Scarl”, in quanto la partecipazione delle stese sarà limitata ad una quota di minoranza”.*“La partecipazione complessiva del “Gruppo” Busitalia (comprensiva delle partecipazioni da questa detenute in Ataf Gestioni e – tramite questa – in LI-NEA S.p.A.) nella nuova Società consortile costituita il 21 dicembre 2017 si aggira intorno al 25%.”.

Il 29 dicembre 2017 viene stipulato il contratto ponte avente durata biennale, dall’1 gennaio 2018 al 31 dicembre 2019, fra la Regione Toscana e la società ONE scarl, e come rilevato nella Relazione degli amministratori, la stipula del suddetto contratto consentirà una maggiore stabilità della situazione in Toscana.

Il Collegio rileva, inoltre, che gli Amministratori nella propria relazione hanno correttamente rappresentato i fattori di rischio a cui può essere esposta Busitalia riconducibili al settore in cui la società opera, e precisamente: (i) fattori connessi alla specificità del business, caratterizzato da processi che necessitano di costante attenzione agli aspetti di sicurezza, ambiente e simili; (ii) fattori strategico/operativi, connessi alla incidenza sul risultato economico/patrimoniale della Società di fenomeni esogeni. In tale ambito rientrano in particolare le possibili evoluzioni della Gara Toscana e le possibili ricadute connesse alla necessità che la Società Umbria TPL e Mobilità, in qualità di Gestore dell’Infrastruttura titolare della rete ex-Ferrovia Centrale Umbra, adegui nei tempi e con le modalità previste dal D.L. 112/2015 le caratteristiche della rete, sulla quale Busitalia esercita la propria funzione di Impresa Ferroviaria.

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

 5 

Con riferimento invece al procedimento penale avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia per il reato di truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche che ha visto coinvolte alcuni esponenti del Gruppo, si rinvia a quanto descritto dagli Amministratori nella relazione sulla gestione.

In merito ai presupposti per la continuità dell'impresa, per quanto concerne l'arco temporale di breve periodo, (la prevalente dottrina indica il periodo di 12 mesi come adeguato per l'analisi in questione) non sembrano sussistere elementi di incertezza, anche alla luce di quanto esposto nella relazione degli Amministratori.

Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017

Il progetto di bilancio civilistico relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 (Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2017) - costituito dalla Situazione Patrimoniale-Finanziaria, dal Conto Economico, dal Conto Economico Complessivo, dal prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto, dal Rendiconto Finanziario, dalle Note al Bilancio e dalla Relazione sulla gestione - è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nel corso della riunione del 12 marzo 2018 e messo a disposizione del Collegio nel corso della stessa riunione, e sarà presentato alla prossima Assemblea dei Soci convocata per il 5 aprile 2018

Il bilancio relativo all'esercizio 2017 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards* - IAS e *International Financial Reporting Standards* - IFRS) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). Nelle Note al Bilancio sono indicati i principi contabili e i criteri di valutazione adottati.

Il Bilancio dell'esercizio 2017 inoltre è stato (i) redatto sul presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei successivi 12 mesi; (ii) predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per i casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.



Il Collegio evidenzia che il bilancio civilistico relativo all'esercizio 2017 rileva un utile netto di euro 1.742.008.

Non essendo demandata al Collegio la revisione legale del bilancio, lo stesso ha vigilato sulla sua impostazione generale, sulla sua generale conformità alla Legge, per quel che riguarda la sua formazione e struttura, e a tale riguardo, non ha osservazioni particolari da riferire.



Il Collegio ha verificato l'osservanza delle norme di Legge relative alla predisposizione della Relazione sulla Gestione e a tale riguardo non ha osservazioni particolari da riferire.

Per quanto a conoscenza del Collegio, nella redazione del bilancio il Consiglio di Amministrazione non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art 2423, comma quattro Codice Civile.

Il Collegio ha constatato che è stata posta in essere da parte del Dirigente Preposto la valutazione di adeguatezza e di effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili, la cui attività è stata effettuata sulla base del Modello di *Governance* 262 del Gruppo FS definito in coerenza con il modello *Internal Control – Integrated Framework* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*.

A seguito delle attività svolte il Dirigente Preposto, il 12 marzo 2018 ha rilasciato l'Attestazione sul bilancio di esercizio al 31 dicembre 2017, dalla quale risulta che: *"....., l'insieme delle attività svolte consente di considerare soddisfatta l'esigenza di assicurare congruità ai dati di bilancio con la effettiva realtà gestionale della società. Sulla base delle attività svolte si rilascia l'attestazione senza evidenziare aspetti di rilievo"*.

Con riferimento alle operazioni "con parti correlate" il Collegio ha verificato l'adeguatezza delle informazioni contenute nella Relazione sulla Gestione e a tale riguardo si riporta quanto rilevato dagli Amministratori *"Le interrelazioni tra Busitalia, le società del Gruppo FS Italiane, e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale, in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali - ove del caso - ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne; le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo FS Italiane. Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione e nel rispetto delle Procedure Amministrativo Contabili di Gruppo e societarie e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo"*.

 7 

Come precisato dagli Amministratori nelle Note di Bilancio, le operazioni poste in essere con parti correlate - per il dettaglio delle quali si rinvia a quanto descritto nelle citate Note - sono regolate a normali condizioni di mercato.

Altresì, nella Relazione Finanziaria Annuale 2017 si rileva che (i) nel mese di febbraio 2016 la Società ha rinnovato il contratto di consolidato fiscale nazionale per il triennio 2016-2018 (cui Busitalia aveva aderito nell'esercizio del 2013 per il triennio 2013-2015).

Il Collegio, ricordando che i compiti di revisione legale sono affidati alla KPMG S.p.A, segnala che la citata società incaricata alla revisione legale, ha rilasciato il proprio giudizio relativo al bilancio di esercizio al 31 dicembre 2017 **senza rilievi** e con un richiamo di informativa che riportiamo: *“Richiamiamo l'attenzione su quanto descritto dagli Amministratori nei paragrafi “Sviluppo nella procedura di Gara per l'affidamento dei servizi a bacino unico regionale in Toscana” e “Continuità aziendale” della relazione sulla gestione e nelle note al bilancio con riferimento alla gara indetta dalla Regione Toscana per la selezione del gestore unico sull'intero bacino regionale toscano. Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tale aspetto”.*

Conclusioni

Il Collegio Sindacale (i) considerando anche le risultanze dell'attività svolta dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti contenute nella relazione di revisione del bilancio, che ci è stata messa a disposizione il 17 marzo 2018, (ii) richiamando l'attenzione dei Soci su quanto riferito in merito alla continuità aziendale, sotto i profili di sua competenza non rileva motivi ostativi circa l'approvazione del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2017, né ha obiezioni da formulare in merito alla proposta, presentata dal Consiglio di Amministrazione di destinare l'utile netto conseguito pari ad euro 1.742.008 a riserva legale per euro 87.100 (pari al 5%) e a riporto a nuovo per euro 1.654.908.

Roma, 19 marzo 2018

Il Collegio Sindacale

Dott. Fabio Cassi

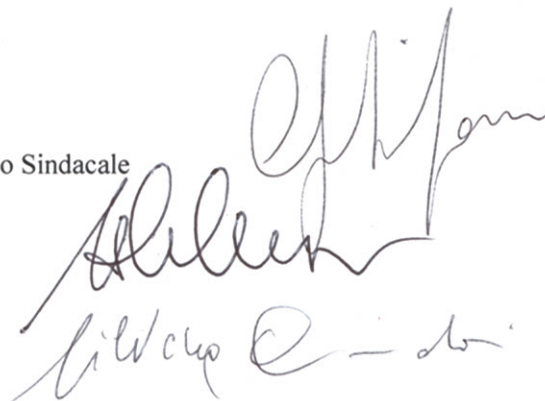
Presidente del Collegio Sindacale

Dott. Mauro Marchionni

Sindaco effettivo

Dott.ssa Silvana Amadori

Sindaco effettivo

The image shows three handwritten signatures in black ink. The top signature is the most prominent and appears to be the signature of the President, Fabio Cassi. Below it are two other signatures, likely belonging to the effective directors, Mauro Marchionni and Silvana Amadori. The signatures are written in a cursive, somewhat stylized script.



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Viale Niccolò Machiavelli, 29
50125 FIRENZE FI
Telefono +39 055 213391
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

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

*Ai Soci di
Busitalia - Sita Nord S.r.l.*

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di Busitalia - Sita Nord S.r.l. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2017, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del 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 2017, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

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

Richiamo d'informativa

Richiamiamo l'attenzione su quanto descritto dagli Amministratori nei paragrafi "Sviluppo della procedura di Gara per l'affidamento dei servizi a bacino unico regionale in Toscana" e "Continuità aziendale" della relazione sulla gestione e nelle note al bilancio con riferimento alla gara indetta dalla Regione Toscana per la selezione del gestore unico sull'intero bacino regionale toscano.



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

Altri aspetti - Direzione e coordinamento

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note 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 2017, 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 2017 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 2017

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Busitalia - Sita Nord S.r.l. al 31 dicembre 2017 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, 16 marzo 2018

KPMG S.p.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Matteo Balestracci'. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'M' and 'B'.

Matteo Balestracci
Socio

fsbusitalia.it