



 **BUSITALIA**  
NORD  
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

# Relazione finanziaria annuale 2015

 **BUSITALIA**  
NORD  
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

**Busitalia - Sita Nord S.r.l.**

**RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE  
AL 31 DICEMBRE 2015**

## 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 31.000.000 interamente versato

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

Codice Fiscale e Registro delle Imprese: 06473721006

R.E.A.: RM – 969510

Partita IVA: 06473721006

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	Renato Mazzoncini (1) Stefano Rossi (2)
Consigliere	Monica Auteri
Consigliere	Rosario Gaetano
Consigliere	Orazio Iacono

### **Collegio Sindacale:**

Presidente	Serafino Gatti
Sindaco effettivo	Silvana Amadori
Sindaco effettivo	Francesco Marolda
Sindaco supplente	Serena Viselli
Sindaco supplente	Luca Rodinò

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

Sergio Paglicci

### **SOCIETÀ DI REVISIONE**

KPMG S.p.A. l'incarico è stato conferito per il periodo 2014-2016

(1) In carica fino al 30 novembre 2015

(2) In carica dal 4 dicembre 2015

## Indice

<b>Lettera del Presidente</b>	<b>8</b>
<b>Relazione sulla gestione</b>	<b>9</b>
Legenda e glossario	10
Principali risultati raggiunti nel 2015	12
Principali eventi dell'esercizio	13
Risorse umane	23
Ambiente	26
Quadro macroeconomico	27
Clienti	31
Andamento dei mercati di riferimento	32
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria	35
Fattori di rischio	40
Investimenti	41
Andamento economico delle società controllate	41
Azioni proprie	43
Rapporti con parti correlate	43
Altre informazioni	44
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio	48
Evoluzione prevedibile della gestione	49
Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio	49
<b>Prospetti contabili</b>	<b>50</b>
Prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria	51
Conto Economico	52
Prospetto di Conto Economico complessivo	53
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	54
Rendiconto Finanziario	55

<b>Note al bilancio</b>	<b>56</b>
1: Premessa	56
2: Società	56
3: Criteri di redazione del bilancio	56
4: Principi contabili applicati	57
5: Gestione dei rischi finanziari	73
6: Immobili, impianti e macchinari	79
7: Attività immateriali	82
8: Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite	84
9: Partecipazioni	85
10: Attività e passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)	88
11: Altre attività non correnti e correnti	90
12: Rimanenze	91
13: Crediti commerciali non correnti e correnti	91
14: Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	92
15: Crediti tributari	93
16: Patrimonio netto	93
17: Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine	94
18: TFR e altri benefici ai dipendenti	95
19: Fondo per rischi ed oneri	96
20: Altre passività non correnti e correnti	98
21: Debiti commerciali non correnti e correnti	99
22: Ricavi delle vendite e delle prestazioni	100
23: Altri proventi	101
24: Costo del personale	102
25: Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	104
26: Costi per servizi	104
27: Costi per godimento beni di terzi	105

28: Altri costi operativi	105
29: Ammortamenti	106
30: Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore	106
31: Accantonamenti	107
32: Proventi finanziari	107
33: Oneri finanziari	108
34: Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate	108
35: Compenso alla Società di Revisione	109
36: Compensi ad Amministratori e Sindaci	110
37: Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	110
38: Parti correlate	111
39: Garanzie e impegni	115
40: Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio	115

## LETTERA DEL PRESIDENTE

Il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane presidia il settore del trasporto pubblico locale su gomma attraverso Busitalia con le sue partecipate, che operano attualmente in tre aree di *business*: il TPL, i servizi sostitutivi treno e i servizi a mercato.

Il *core business* del gruppo Busitalia è il settore del TPL che, nelle regioni Veneto Toscana ed Umbria, garantisce oggi il 75% dei ricavi totali. In questo settore Busitalia possiede vantaggi competitivi grazie al proprio modello industriale che risulta più efficiente di altri operatori, e grazie alla solidità finanziaria che deriva dall'appartenenza ad uno dei principali gruppi industriali italiani.

Questi vantaggi hanno permesso un solido percorso di crescita, anche grazie all'accordo strategico di *Joint Venture* con Autoguidovie, che nei quattro anni di operatività ha permesso alle società della *Joint Venture* di conquistare una quota di mercato nazionale complessiva del 5%.

Nell'anno 2015, con l'adozione del Piano Industriale 2016-2020, il Consiglio di Amministrazione di Busitalia delibera di proseguire in questo percorso di crescita, attraverso la difesa dell'attuale presenza nel TPL, e con azioni di sviluppo per ulteriori acquisizioni di servizi e/o aziende, anche in *business* complementari a quelli già gestiti.

Per gli obiettivi del Piano Industriale, Busitalia si è dotata di un nuovo modello organizzativo che migliora il governo unitario dei processi, in coerenza con la necessità di integrare efficacemente le aree sviluppate, e con l'impegno per mantenere l'efficienza della struttura dei costi.

L'evoluzione ed i risultati dell'esercizio 2015 testimoniano confidenza nelle possibilità di gestire la complessità dell'espansione delle attività, avvalorando l'ambizione di poter conseguire gli obiettivi del Piano; infatti il 2015 ha visto Busitalia coinvolta in diverse operazioni straordinarie fra le principali si ricordano: la costituzione di Busitalia Veneto, l'incorporazione di Umbria Mobilità, la costituzione di Venezia Citysightseeing, la Gara per i servizi della Regione Toscana.

Non sarebbe stato possibile gestire azioni così invasive e garantire allo stesso tempo la normale operatività se non ci fosse adeguata organizzazione, nella quale va riconosciuto che opera personale capace e motivato, e che ha meritato di condividere i positivi risultati raggiunti.

Con l'occasione della presentazione del bilancio 2015 si ricordano gli ulteriori fronti su cui l'azienda è impegnata: l'offerta per la gara della Regione Friuli V.G., le attività per l'ingresso nel nuovo *business* della lunga percorrenza su gomma, lo studio di acquisizioni in Campania e nelle Marche.

In questa crescita, la posizione finanziaria netta di Busitalia si incrementa per l'indebitamento oneroso da sopportare per i necessari investimenti, principalmente per acquisizioni, anche di *essential facilities*, ed il rinnovo parco mezzi.

Alla luce degli obiettivi di crescita previsti, e considerando soprattutto i cronici ritardi nei pagamenti delle Pubbliche Amministrazioni nostre principali clienti, si chiede perciò di affrontare la ristrutturazione dell'assetto patrimoniale e finanziario di Busitalia, per un riequilibrio delle fonti di finanziamento che possano sgravare le attività ordinarie da oneri impropri.

Il Presidente

## **RELAZIONE SULLA GESTIONE**

## LEGENDA E GLOSSARIO

Di seguito i criteri utilizzati per la determinazione degli indicatori 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 del Gruppo 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 dalle Rimanenze, dai Contratti di costruzione, dai Crediti commerciali correnti e non correnti e dai Debiti commerciali correnti e non correnti.
- **Altre attività nette:** sono determinate dai Crediti ed anticipi MEF per contributi, dalle Attività per imposte anticipate, dalle Altre attività correnti e non correnti e dalle Altre passività correnti e non correnti.
- **Capitale circolante:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante netto gestionale e dalle Altre attività nette.
- **Capitale immobilizzato netto:** è determinato dalle voci Immobili, Impianti e macchinari, Investimenti immobiliari, Attività immateriali e Partecipazioni.
- **Altri fondi:** sono determinati dal TFR e altri benefici ai dipendenti, dal Fondo imposte, dal Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, dal Fondo per contenzioso nei confronti del personale e nei confronti dei terzi, dal Fondo per altri rischi minori e dalle Passività per imposte differite.
- **Attività nette possedute per la vendita:** sono determinate da componenti patrimoniali per i quali si ritiene che il valore contabile possa essere recuperato principalmente con un'operazione di vendita anziché con il loro uso continuativo.
- **Capitale Investito Netto - CIN:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e dalle Attività nette possedute per la vendita.
- **Posizione finanziaria netta -PFN:** rappresenta un indicatore della struttura finanziaria ed è determinato dai Prestiti obbligazionari, dai Finanziamenti da banche a lungo termine, dalle quote correnti a essi riferiti, dai Finanziamenti da banche a breve termine, dai Debiti verso altri finanziatori correnti e non correnti, dai crediti finanziari verso il MEF per contributi quindicennali correnti, dalle Disponibilità liquide e dalle 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 (*debt/equity*):** 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 - NAT:** 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).

**PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2015**

		2015	2014
ROE	RN/MP*	23,3%	6,7%
ROI	EBIT/CI*	9,1%	11,4%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	4,6%	5,3%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	11,4%	9,5%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	1,99	2,16
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	1,10	0,75

**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 operativi

**RN**: Risultato netto

**EBIT**: Risultato operativo

**PFN**: Posizione finanziaria netta

## PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

### Operazioni societarie straordinarie

#### **Conferimento del “ramo Veneto” alla società “Busitalia Veneto S.p.A.”, controllata al 55% da Busitalia - Sita Nord S.r.l.**

In data 20 gennaio 2015 è stata costituita con atto notarile la società Busitalia Veneto S.p.A. controllata al 55% da Busitalia Sita Nord S.r.l.. Con atto notarile del 30 marzo 2015, il “ramo Veneto” di Busitalia è stato conferito alla stessa società con decorrenza 1° aprile 2015. Contestualmente, l'assemblea della società ha deliberato gli aumenti di capitale e la sottoscrizione della quota relativa al valore del ramo conferito.

L'operazione si colloca nell'ambito del rapporto già da tempo instaurato con la società APS Holding S.p.A., di proprietà del Comune di Padova, individuata come partner dello sviluppo societario e di *business* inerente il comparto Veneto, con specifico riferimento alle Province ed ai Comuni di Padova e Rovigo. Qui di seguito si riporta una sintetica illustrazione del percorso svolto fino ad oggi. In data 29 gennaio 2013 Ferrovie dello Stato Italiane, Comune di Padova e Comune di Venezia – in qualità di Soci delle società Busitalia – Sita Nord S.r.l., APS Holding di Padova e AVM di Venezia – hanno sottoscritto una lettera d'intenti con l'obiettivo, "nell'ambito del più ampio quadro strategico già condiviso tra le Parti, che vede nell'area metropolitana di Venezia (allargata anche a Padova e Rovigo) un'opportunità di sviluppo integrato dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (nel seguito “TPL”), di collaborare in modo coordinato e concreto all'attuazione della citata integrazione, allo scopo di dar vita ad un operatore di rilievo in grado di affrontare la competizione delle grandi aziende di trasporto pubblico europee in vista dell'indizione della gara di bacino per l'assegnazione dei servizi TPL, prevista a breve termine".

A seguito dell'attività svolta dagli specifici Gruppi di lavoro costituiti a valle del sopra citato accordo tra i Soci, si è provveduto alla predisposizione di un primo studio di fattibilità le cui risultanze sono state analizzate in una serie di incontri tenuti nel mese di luglio 2013. In esito a tali approfondimenti si è deciso di avviare le attività necessarie per la possibile costituzione di una New.Co, per l'esercizio dei servizi nell'area di Padova e Rovigo, e di rimandare la possibile aggregazione con Venezia entro il 2016, costituendo nel frattempo un coordinamento delle aziende dell'area metropolitana Padova-Venezia-Treviso allo scopo di ricercare le sinergie più immediate, con particolare riferimento all'integrazione tariffaria SFMR – TPL urbano ed extraurbano – tramvia – navigazione, con l'obiettivo di procedere all'integrazione per passi successivi, non appena possibile.

Quanto sopra è stato formalizzato attraverso la sottoscrizione, avvenuta in data 26 luglio 2013, tra Busitalia e APS Holding S.p.A. di una “Lettera d'intenti” che conteneva anche un “Preliminare *Piano Combined*” con dettagliata evidenza degli obiettivi, presupposti e motivazioni strategiche dell'operazione. Tale documento evidenziava anche i relativi *economics* sia del *Combined* Padova-Rovigo sia di quello relativo a “Padova e Rovigo allargato a Venezia” (sulla cui base, come detto, si è convenuto di rimandare l'allargamento dell'operazione al bacino di Venezia).

Si evidenzia che l'eventuale allargamento dell'operazione al bacino di Venezia costituirà – ove se ne decidesse l'avvio - nuova ed autonoma operazione, la cui definizione necessiterà di specifico accordo poiché in nessun modo quanto convenuto in sede di JV con APS potrà comportare una automatica riproposizione, né sulla decisione di effettuare l'operazione né sulle modalità di realizzazione della stessa.

La “Lettera d'intenti” evidenziava infine come la concretizzazione del percorso fosse vincolata al realizzarsi di alcuni presupposti sia di tipo formale (deliberazioni degli azionisti) che sostanziale (quali ad esempio il formale riconoscimento di alcuni presupposti di ordine tariffario da parte degli Enti preposti).

In tale ambito tra la fine del 2013 e l'inizio del 2014 si era provveduto a completare la negoziazione necessaria a definire i vari aspetti dell'operazione, arrivando a condividere con APS Holding S.p.A. perimetro, quote di pertinenza dei soci (determinate al termine del percorso nel 55% per Busitalia e 45% per APS Holding S.p.A.), *governance* della società, definita attraverso l'accordo societario, lo Statuto della nuova società, i poteri dell'Amministratore Delegato, i criteri di redazione delle relazioni di stima da parte dei periti nominati da Busitalia e da APS Holding S.p.A..

Gli adempimenti successivi a tali approvazioni erano individuati nei seguenti:

- approvazione dell'Accordo preliminare da parte del Comune di Padova e provvedimento di trasferimento e/o estensione dell'affidamento del servizio da APS a Busitalia Veneto;
- approvazione dell'Accordo preliminare da parte della Provincia di Padova e di Rovigo nonché del Comune di Rovigo e provvedimento di trasferimento e/o estensione dell'affidamento del servizio da Busitalia a Busitalia Veneto;
- approvazione dell'operazione da parte del Consiglio Comunale di Padova (azionista di APS Holding S.p.A.).

Solo una volta formalizzate le approvazioni di cui sopra si sarebbe passati agli adempimenti più operativi, relativi a:

- costituzione della "Busitalia Veneto S.p.A." da parte di Busitalia, con un capitale minimo di legge;
- asseverazione delle relazioni di stima;
- avvio della procedura sindacale;
- formalizzazione degli atti di conferimento e conseguenti aumenti di capitale della "Busitalia Veneto";
- trasferimento dei bus, del personale e dei rapporti attivi e passivi previsti dagli atti di conferimento a "Busitalia Veneto" ed avvio operativo della società.

Particolare rilevanza era ovviamente rivestita dall'approvazione dell'operazione da parte del Consiglio Comunale di Padova, alla quale tutto il resto è risultato subordinato. Pertanto, quando il Consiglio ha deciso di rimandare il tutto all'attenzione dell'organo amministrativo, che sarebbe uscito dalle elezioni comunali, l'intera operazione è entrata in *stand-by* e tutti gli ulteriori adempimenti sono stati sospesi.

Una volta intervenuto il rinnovo del Consiglio comunale di Padova, con il conseguente cambiamento del Sindaco e della Giunta e la ridefinizione degli organi societari della APS Holding S.p.A., nel corso dell'estate 2014 sono stati avviati i necessari contatti con i nuovi vertici di APS Holding S.p.A. e con i relativi *advisor*. Tali contatti hanno portato all'elaborazione di un aggiornamento sia delle situazioni patrimoniali di riferimento che del *business plan combined*.

Su tali basi:

- le società hanno provveduto a predisporre la situazione patrimoniale di riferimento alla data del 31 ottobre 2014;
- sono stati nominati gli esperti indipendenti con l'incarico di procedere alla redazione delle relazioni di stima sulla cui base procedere alla determinazione degli aumenti di capitale.

Alla fine del 2014 sono intervenute le formali approvazioni da parte degli azionisti, ed in particolare del Consiglio comunale di Padova.

In data 20 gennaio 2015 sono stati conseguentemente formalizzati i necessari accordi, ed è stata formalmente costituita con atto notarile la società Busitalia Veneto S.p.A., alla cui Presidenza è stato nominato l'Avv. Andrea Ostellari, espressione del Socio APS Holding S.p.A.. Il Consiglio di Amministrazione della società in data 30 gennaio 2015 ha nominato l'Ing. Stefano Rossi – espressione del Socio Busitalia – Sita Nord S.r.l. – Amministratore Delegato.

Nei primi mesi del 2015 si sono svolte le attività propedeutiche alla definizione dei saldi di conferimento, alla stipula dei contratti previsti dall'accordo societario, nonché alle procedure sindacali relative al personale ricompreso in entrambi i rami.

A seguito del positivo completamento delle attività sopra riportate:

- Busitalia Veneto ha ottenuto i nulla osta da parte delle Province di Padova e Rovigo e del Comune di Padova per il subentro nei servizi;

- Busitalia ha effettuato il conferimento alla società del “ramo Veneto” con atto notarile del 30 marzo 2015, e con decorrenza 1° aprile 2015. Contestualmente, l'assemblea della società ha deliberato gli aumenti di capitale e sottoscrizione della quota relativa al valore del ramo conferito;
- APS Holding S.p.A. ha provveduto ad effettuare il conferimento del “ramo TPL” con atto stipulato in data 22 aprile, con decorrenza 1° maggio 2015. Contestualmente, sulla base del deliberato assembleare del 30 marzo, APS Holding S.p.A. ha provveduto alla sottoscrizione degli aumenti di capitale conseguenti.

Infine, a conclusione delle attività di verifica delle situazioni patrimoniali alla data di effettiva decorrenza dei conferimenti, la società ed i Soci hanno provveduto alla determinazione dei conguagli tra quanto risultante dalle situazioni patrimoniali dei rami alla data di riferimento (31 ottobre 2014) ed alle date di decorrenza dei conferimenti (1° aprile 2015 per il “ramo Veneto” e 1° maggio 2015 per il “ramo TPL”).

Il valore patrimoniale di conferimento del “ramo Veneto” da parte di Busitalia – Sita Nord S.r.l. è stato rappresentato nella tabella di seguito riportata:

<b>STATO PATRIMONIALE</b>	<i>valori in €/000</i> <b>"ramo Veneto"</b>
Immobili, Impianti e Macchinari	10.613
Attività immateriali	-
Attività per imposte anticipate	203
Partecipazioni	-
Attività Finanziarie non correnti (Inclusi i derivati)	-
Rimanenze	439
Crediti commerciali correnti	10.915
Attività finanziarie correnti (Inclusi i derivati)	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	17
Crediti tributari	-
Altri crediti correnti	1.622
Altre attività correnti	162
<b>Totale attività</b>	<b>23.970</b>
Capitale Sociale	-
Riserve	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	4.102
TFR e altri benefici ai dipendenti	5.789
Fondi rischi e oneri	-
Altre passività non correnti	41
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	605
Debiti commerciali correnti	6.996
Debiti per imposte sul reddito	-
Altre passività correnti	5.156
<b>Totale passività</b>	<b>22.689</b>
<b>Utile patrimoniale</b>	<b>1.281</b>

#### **Acquisizione della partecipazione in City Boat S.r.l.**

In data 4 giugno 2015 il Consiglio di Amministrazione di Busitalia – Sita Nord S.r.l. ha deliberato l'acquisizione del 25% delle quote della società City Boat S.r.l.. La società ha per oggetto l'attività di:

- 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, gestiti in proprio e/o mediante società partecipate;
- gestione di marchi produttivi di *royalties* e/o commissioni, biglietterie di ogni genere e tipo connesse ai servizi di cui sopra, nonché subaffidamento di autolinee e linee di navigazione;

- gestione di officine di manutenzione e riparazione mezzi compresi cantieri di allestimento e riparazione navali, depositi, stazioni di rifornimento e di lavaggio, autostazioni, agenzie di viaggi e *tours operators*, intermediazione di viaggi e soggiorni e *tour* guidati delle città.

In data 28 aprile 2015 il Consiglio era stato informato in merito alla possibilità di una fattiva collaborazione tra le società Venezia City Sightseeing S.r.l., Busitalia – Sita Nord S.r.l. e Autoguidovie S.p.A. finalizzata alla gestione del servizio di trasporto lagunare con il comune intento di integrare i sistemi di trasporto ferroviari, automobilistici, lacuali per lo sviluppo turistico integrato.

Nel corso del mese di maggio 2015 sono stati predisposti e inviati all'Amministratore Delegato di Gruppo il dossier previsto dalla DdG 152 dell'11 settembre 2012, comprensivo del relativo *business plan* e sono stati condivisi con le Direzioni Centrali Legale e Affari Societari della forma e del contenuto da attribuire all'accordo societario, considerando anche gli aspetti relativi alle questioni antitrust.

In data 15 giugno è stato ottenuto il nulla osta all'operazione della Capogruppo sotto il profilo della validità e della coerenza strategica dell'operazione, la quale sembra collocarsi in continuità con il percorso di "differenziazione a valore", delineato nel Piano industriale 2014-2017 del Gruppo FSI oltre ad aver presentato, sulla base del *business plan* e delle elaborazioni quantitative, condizioni di sostenibilità economica e, per Busitalia di ritorno sull'investimento.

Le fasi di sviluppo dell'operazione sono state le seguenti:

1. stipula di un Accordo societario tra City Sightseeing Italy S.r.l., Busitalia – Sita Nord S.r.l. e Autoguidovie S.p.A. per la definizione dell'operazione e delle relative regole di *governance*;
2. cessione da parte di City Sightseeing Italy S.r.l. a Busitalia – Sita Nord S.r.l. e a Autoguidovie S.p.A. di quote rappresentative del 25% del capitale sociale di City Boat S.r.l. (nominali Euro 5.000) a un prezzo di Euro 50.000 unitamente alla corrispondente quota parte di riserve nel frattempo costituite da City Sightseeing Italy S.r.l., ossia Euro 206.875, per la cifra complessiva di Euro 262.500;
3. aumento di capitale in misura ancora da definire tra Euro 1.000.000 e Euro 4.000.000 sottoscritto e successivamente versato secondo le quote di partecipazione di cui sopra.

#### ***Fusione per incorporazione della partecipazione in Umbria Mobilità Esercizio S.r.l.***

In data 22 settembre 2015 il Consiglio di Amministrazione di Busitalia - Sita Nord S.r.l. ha approvato il progetto di fusione per incorporazione della partecipazione detenuta nella società "Umbria Mobilità Esercizio S.r.l."

La trasformazione di Umbria Mobilità Esercizio da "*legal entity*" autonoma a *business unit* all'interno della società Busitalia è avvenuta essenzialmente per consentire una più rapida ed efficace integrazione nei processi industriali di Gruppo (sia verso Busitalia che verso Trenitalia, unita ad una razionalizzazione nei processi c.d. *non core*; e la possibilità di semplificare il passaggio del personale di Umbria – al momento della confluenza in Busitalia – al trattamento normativo e (accompagnato da idonea fase di armonizzazione) economico del personale di Busitalia, secondo il contratto nazionale aziendale recentemente firmato dalla stessa. Nell'ambito del percorso che ha portato prima alla nascita di Umbria Mobilità Esercizio S.r.l. e poi al conferimento alla stessa del ramo "esercizio" da parte di Umbria TPL e Mobilità S.p.A., un elemento di particolare interesse è stato costituito dal fatto che Umbria Mobilità S.p.A. risulta attualmente l'unico caso in Italia ad aver raggruppato in un'azienda unica tutti i servizi di TPL di una intera Regione, con esclusione di quelli gestiti da Trenitalia S.p.A. Se a questo si unisce il fatto che, parte dei servizi che afferiscono all'impianto di Sansepolcro (AR) sono in concessione della Regione Umbria e vengono svolti nell'ambito di una società, Istar S.c.a.r.l., partecipata in maggioranza da Umbria Mobilità S.p.A., fin dall'avvio del percorso di cui sopra il progressivo impegno del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane in Umbria si caratterizzava per le aspettative in termini di

sinergie industriali e di integrazione modale. La prospettata acquisizione della totalità del capitale di Umbria Mobilità Esercizio da parte di Busitalia costituiva in tale ambito le premesse nello sviluppo delle prospettive.

Tale percorso peraltro si presenta coerente con le logiche di gestione cui è improntato il “Gruppo” Busitalia, che vedono quale presupposto del mantenimento di entità societarie autonome la presenza di almeno una delle due seguenti condizioni:

- società costituita con altri soci (come nel caso di Busitalia Veneto S.p.A. o Ataf Gestioni S.r.l.);
- società costituita per rispondere a specifiche esigenze normative (come nel caso di Busitalia Rail Service S.r.l.).

Il progetto di fusione per incorporazione è stato redatto ai sensi degli articoli 2501-ter e 2505 del codice civile. Lo Statuto della società incorporante non ha subito alcuna modifica per effetto della fusione. La fusione è stata difatti caratterizzata dalla circostanza che il capitale della società incorporata era interamente posseduto dalla società incorporante.

In considerazione di ciò, alla fusione sono state applicate le disposizioni dell'art. 2505 del codice civile, conseguentemente non si è proceduto alla determinazione del rapporto di cambio tra le quote delle società partecipanti alla fusione né a conguaglio in denaro.

Trattandosi di operazione semplificata ai sensi dell'art. 2505 del codice civile non è stata richiesta la redazione della relazione dell'organo amministrativo di cui all'art. 2501-quinquies del codice civile né la relazione dell'esperto di cui all'art. 2501-sexies del codice civile; tuttavia gli organi amministrativi delle medesime società hanno comunque ritenuto opportuno redigere, anche al fine di una maggior informativa e tutela dei terzi, una relazione illustrativa dell'operazione di riorganizzazione societaria.

Alla luce di quanto indicato la società Busitalia - Sita Nord S.r.l. non ha deliberato alcun aumento di capitale ed ha direttamente imputato a disavanzo di fusione la differenza positiva del “valore di carico” della partecipazione rispetto al patrimonio netto contabile della società Umbria Mobilità Esercizio S.r.l. per l'acquisizione della prima tranche della partecipazione, pari al 70%, e a patrimonio netto l'ulteriore differenza positiva tra il costo di acquisto e la quota di patrimonio netto dei soci di minoranza relativo alla seconda tranche della partecipazione, pari al 30%.

A seguito della fusione sono state annullate le quote della società incorporata e non si è effettuata alcuna assegnazione di quote della società incorporante.

Inoltre, in considerazione del fatto che, non è stato deliberato alcun aumento di capitale sociale e pertanto non sono state emesse nuove quote, non risulta necessario determinare, in sede di stipula del progetto di fusione, la data di decorrenza della partecipazione agli utili delle suddette quote.

Ai sensi dell'art. 2504-bis, secondo comma, del codice civile gli effetti giuridici della fusione sono stati prodotti dalla data in cui è stata eseguita l'ultima delle iscrizioni prescritte dall'articolo 2504 del codice civile, ovvero dal 1° dicembre 2015.

La fusione ha avuto come riferimento, ai sensi dell'art. 2501-quater, le situazioni patrimoniali delle società partecipanti alla fusione al 30 giugno 2015 redatte dai rispettivi Consigli di Amministrazione.

A decorrere dal primo giorno dell'esercizio in corso alla data di efficacia della fusione, in data 1° dicembre 2015, le operazioni della società Umbria Mobilità Esercizio sono state imputate al bilancio della Busitalia che pertanto è subentrata in tutto il patrimonio attivo e passivo.

In data 1° gennaio 2015, data di inizio del periodo di imposta in corso alla data di perfezionamento della fusione, ai fini delle imposte sui redditi, sono decorsi tutti gli effetti fiscali ed economici dell'operazione ai sensi dell'art. 172, nono comma, D.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917, come modificato dal D. Lgs. 12 dicembre 2003, n. 344.

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

Con avviso per la individuazione degli operatori economici ai sensi dall'art. 30 del D.Lgs. 163/2006 pubblicato sulla GUCE del 27 agosto 2012, la Regione Toscana ha indetto una procedura per l'affidamento in lotto unico del servizio di trasporto pubblico locale, per complessivi 90.000.000 Km annui, suscettibili di variazione in misura del +/- 20%, per una

durata di anni 9, prorogabile di ulteriori 2 anni, con un importo a base d'asta di Euro 190.000.000 annui oltre IVA, suscettibile di variazione in misura del +/- 20% e con il sistema di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa in base a criteri di valutazione economici (40 punti) e tecnici (60 punti).

Tale atto, nonché i decreti e le delibere connessi, erano stati impugnati presso il TAR Toscana da CAP S.coop.

Successivamente la Regione Toscana, con avviso pubblicato sulla GUCE del 5 ottobre 2013, aveva provveduto ad apportare alcune modifiche ed integrazioni all'avviso originario, disponendo la riapertura dei termini di partecipazione.

Essendo interessata alla gara, Busitalia – Sita Nord S.r.l. ha partecipato alla costituzione di Mobit S.c.a.r.l., partecipata oltre che da Busitalia stessa per il 20,64%, dalle società CTT Nord S.r.l. per il 30,1%, Tiemme S.p.A. per il 25,77%, CAP S.coop. per il 12,64%, COPIT S.p.A. per il 5,45%, Trasporti Toscani S.r.l. per il 3,62% ed Autoguidovie per l' 1,78%.

Avverso l'avviso di rettifica e gli atti connessi Mobit S.c.a.r.l. e CAP S.coop. hanno proposto il 14 novembre 2013 ricorso al TAR Toscana lamentando numerosi profili di illegittimità riguardanti, in sintesi, la qualifica della procedura selettiva come affidamento in concessione anziché come appalto pubblico di servizio; l'omessa predeterminazione dei criteri selettivi e l'omissione della fase di prequalifica; la mancata individuazione dei caratteri essenziali del servizio e le condizioni economiche di esercizio; la mancata predeterminazione della struttura tariffaria e della quota da pagare ai gestori dei servizi deboli e delle tranvie; l'errato calcolo del parco bus del servizio messo a gara; l'errata computazione nei costi standard, la sottostima dei costi e la sovrastima dei ricavi; gli squilibri della gestione del servizio determinati dalle spese di omogeneizzazione del *look* dei servizi, alla necessità del rinnovo del parco macchine durante i 9 anni di durata della concessione, al vincolo di destinazione di una quota del corrispettivo alla remunerazione del capitale o agli ammortamenti.

In pendenza del giudizio, la Regione, con lettera del 13 novembre 2014, ha trasmesso alle sette società che avevano manifestato interesse, tra le quali Mobit, la lettera d'invito a presentare offerta. Il termine è stato successivamente prorogato al 2 aprile 2015.

Avverso la predetta lettera d'invito e gli atti connessi Mobit S.c.a.r.l. e CAP S.coop. hanno proposto ricorso per motivi aggiunti, depositati il 30 dicembre 2014, incentrati, in sintesi, sulla mancanza negli atti di gara di numerosi elementi necessari a rendere possibile una consapevole offerta tecnica ed economica con riferimento al personale da impiegare nel servizio, al parco bus, al sistema di adeguamento del corrispettivo, al regime degli abbonamenti, all'incompletezza ed equivocità della documentazione di gara oltre al trasferimento del personale al gestore subentrante.

Il TAR Toscana, pronunciando sul ricorso e sui relativi motivi aggiunti, li ha dichiarati inammissibili con sentenza n. 460 del 23 marzo 2015.

La sentenza del TAR è stata appellata da Mobit S.c.a.r.l. e CAP S.coop. con ricorso al Consiglio di Stato depositato in data 22 giugno 2015.

L'offerta, nei termini stabiliti, è stata presentata soltanto dalla società Mobit S.c.a.r.l. e dalla società Autolinee Toscane S.p.A., quest'ultima integralmente partecipata da RATP Dev Italia S.r.l., a sua volta interamente partecipata da RATP Développement SA, il cui capitale sociale è detenuto al 100% da RATP EPIC (Ente pubblico francese titolare dei servizi di trasporto pubblico nell'Île-de-France).

La Commissione giudicatrice, sulla base delle offerte tecniche presentate dai concorrenti, ha attribuito alla Società Mobit S.c.a.r.l. 60 punti e alla Società Autolinee Toscane 59,5387 punti.

Successivamente, la Commissione giudicatrice, nella seduta del 14 ottobre 2015, ha dato lettura delle offerte economiche presentate dai concorrenti che presentavano un ribasso dell'1,75% della Società Mobit e un ribasso del 3,0003% della Società Autolinee Toscane.

Dopo aver verificato la corretta compilazione delle offerte economiche presentate dai concorrenti, la redazione dei Piani Economici Finanziari in conformità agli atti di gara e la coerenza dei medesimi con i contenuti delle offerte tecniche, la Commissione ha quindi proceduto, sulla base della formula prevista negli atti di gara, all'attribuzione dei punteggi relativi alle offerte economiche stesse attribuendo alla società Mobit S.c.a.r.l. 34,02687 punti e alla società Autolinee Toscane 40 punti.

Nella seduta del 24 novembre 2015, la Commissione ha quindi comunicato i punteggi complessivi conseguiti dai concorrenti che sono risultati i seguenti:

Autolinee Toscane           punti 99,53870936 (59,53870936+40)

Mobit                            punti 94,02686996 (60+34,02686996)

In data 10 marzo 2016, tramite posta elettronica certificata, la Regione Toscana ha comunicato che *“l'Amministrazione ha proceduto all'aggiudicazione definitiva della procedura in oggetto alla società Autolinee Toscane S.p.A. con decreto dirigenziale n. 973 del 02/03/2016, certificato il 10/03/2016”*.

In data 13 marzo è iniziato l'accesso agli atti da parte dei rappresentanti del Consorzio Mobit, le cui prime risultanze stanno confermando quanto già emerso dagli approfondimenti avviati da Mobit in ordine alla legittimità della partecipazione della società concorrente Autolinee Toscane alla gara, e già risultante dai pareri formalizzati da primari studi legali.

Infine, in proposito si segnala che Mobit S.c.a.r.l.:

- in data 22 dicembre 2015 aveva trasmesso, una nota al RUP della procedura di gara evidenziando i profili di illegittimità della partecipazione di Autolinee Toscane, senza ricevere alcun riscontro;
- ha ritenuto opportuno rinunciare al ricorso al Consiglio di Stato avverso la sentenza del TAR Toscana n. 460 del 23 marzo 2015, per non pregiudicare le eventuali successive iniziative giudiziali avverso i risultati della gara;
- nel mese di aprile 2016 ha presentato ricorso contro la Regione Toscana nei confronti di Autolinee Toscane S.p.A. per l'annullamento, previa sospensiva e/o concessione della più idonea misura cautelare, di tutti i provvedimenti e atti impugnati con conseguente declaratoria di inefficacia del contratto, ove stipulato. In particolare il ricorso richiede l'annullamento del Provvedimento della Regione Toscana n. 973 del 2 marzo 2016 sopra menzionato.

La società sulla base delle motivazioni addotte nel ricorso e, sulla base dei pareri legali ottenuti nel corso delle varie fasi della procedura, ritiene che le ragioni della società saranno accolte, con le modalità che i giudici amministrativi riterranno più idonee.

In ogni caso, in considerazione del valore della procedura, della sua strategicità per gli operatori coinvolti, della complessità delle argomentazioni addotte, i legali che supportano la società ritengono sussista la concreta possibilità che le fasi contenziose si prolunghino per un durevole lasso di tempo con conseguente subentro dell'eventuale gestore solo a partire dall'autunno 2017.

In ogni caso, a garanzia degli amministratori, la società ha provveduto a valutare i potenziali effetti derivanti dall'eventuale subentro del nuovo gestore.

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

- impianti e altre dotazioni patrimoniali, essenziali per l'effettuazione del servizio quali materiale rotabile, veicoli adibiti al trasporto, infrastrutture di via, depositi, officine;
- personale;

- rete dei servizi minimi ed aggiuntivi e le relative risorse finanziarie;
- struttura tariffaria.

In caso di trasferimento di tali *assets* al subentrante, quest'ultimo è tenuto a corrispondere un prezzo ragguagliato al valore di mercato dei beni stessi. In data 2 settembre 2013 la Regione Toscana con decreto n. 3462 ha approvato le Linee guida per la valutazione dei beni nell'ambito della procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi TPL nel lotto unico regionale.

La società ha pertanto provveduto ad effettuare la migliore stima, nel rispetto della Legge regionale 42/1998 e con riferimento alle linee guida approvate dalla Regione Toscana, del valore di trasferimento derivante dall'eventuale cessione delle attività ricomprese nel perimetro di gara. 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 dei servizi fino al momento della dismissione, ed è pertanto una stima al momento ancora aleatoria. Questa stima evidenzia una incertezza 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 complessiva, gli amministratori hanno ritenuto di confermare nel suo complesso il valore del patrimonio, anche in considerazione dell'esito atteso in ordine al riconoscimento delle proprie ragioni nelle sedi giuridiche competenti, come ampiamente descritto in precedenza.

## CONTINUITA' AZIENDALE

La società ha redatto il bilancio di esercizio nel presupposto della continuità aziendale, non ravvisando incertezze circa la possibilità della società di continuare la propria attività operativa nel prevedibile arco temporale di almeno 12 mesi, anche in considerazione del fatto che le incertezze sopra descritte, qualora dovessero effettivamente realizzarsi, non sarebbero tali comunque da mettere a repentaglio la continuità aziendale della società alla luce della sua forte patrimonializzazione, degli ambiti di attività svolte, nonché delle attese in ordine all'esito di ulteriori processi di sviluppo del *business*.

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 2015.

### ***Sviluppo della procedura di gara per l'affidamento dei servizi a bacino unico regionale in Friuli Venezia Giulia***

Nel gennaio 2014 la Regione Friuli Venezia Giulia ha deliberato gli indirizzi guida per l'affidamento dei servizi automobilistici di trasporto di persone urbani ed extraurbani e servizi marittimi di propria competenza tramite gara. Con successiva delibera, del mese di agosto, la stessa Amministrazione Regionale ha fissato i principali criteri della gara regionale, il cui bando è stato pubblicato nella GUCE in data 25 ottobre 2014.

La scadenza per la presentazione delle offerte era fissata per il 23 gennaio 2015.

Dall'analisi dei documenti di gara i servizi automobilistici sono sembrati di interesse della *joint venture* Autoguidovie-Busitalia, anche se, da un esame più approfondito la presentazione di un'offerta è risultata particolarmente onerosa, tanto da ravvisare aspetti lesivi della libera concorrenza, della *par condicio* e di proporzionalità garantiti dalla legislazione vigente. Alla luce di quanto sopra, la società ha ritenuto doveroso proporre alla stazione appaltante istanza di intervento in autotutela che, non avendo portato al superamento degli ostacoli eccepiti, è stata poi trasformata in ricorso giurisdizionale presentato in data 24 novembre 2014.

Dopo una prima udienza fissata nel mese di dicembre è stata fissata la discussione di merito al 14 gennaio 2015. Con sentenza n. 30 del 16 gennaio 2015 il TAR del Friuli Venezia Giulia ha accolto parzialmente il ricorso presentato dalla società ed in particolare ha:

- stabilito che l'obbligo di acquisizione di bus e immobili è illegittimo perché previsto *“come un obbligo e non una mera facoltà”*, perché *“deve essere effettuato prima di iniziare il servizio, senza possibilità di rateazioni, con un esborso una tantum”* e perché circa 200 milioni di euro sono una *“somma eccessiva”*: il TAR ha quindi annullato il bando in questa parte;
- affermato che l'indeterminatezza dei dati forniti dalla stazione appaltante riguardo al personale rende *“impossibile la formulazione di offerte congrue e precise per quanto concerne il costo del personale (elemento precipuo e decisivo dell'offerta economica) e quindi alterano la concorrenza tra i partecipanti alla gara”*;
- stabilito che il punteggio attribuito per la tempestività dell'avvio del servizio è *“un eccessivo vantaggio per i gestori uscenti, tale da alterare la concorrenza”*.

Tutti gli altri motivi sono stati respinti o dichiarati inammissibili. La Regione Friuli Venezia Giulia con nota del 20 gennaio 2015, a seguito della sentenza del TAR, ha comunicato la sospensione di termini per la presentazione delle offerte al fine di consentire alla stazione appaltante di adottare i provvedimenti necessari e opportuni.

In data 3 febbraio 2015, la Regione Friuli Venezia Giulia ha riaperto i termini per la presentazione delle offerte ripubblicando gli atti di gara, fissando il nuovo termine alle ore 12.30 del 23 marzo 2015. La società ha presentato appello al Consiglio di Stato non formalizzando la propria offerta.

Il TAR, con sentenza del 12 marzo 2015 n. 134, ha dichiarato inammissibile in parte il ricorso, mentre ha accolto in parte lo stesso con riferimento all'obbligo di acquisto dei mezzi, specificando che la Regione non vi aveva dato puntuale esecuzione.

E' stato conseguentemente proposto appello dalla Regione alla sentenza n. 30 del 2015 sul ricorso principale al Consiglio di Stato che, con sentenza del 12 novembre 2015 n. 5181, ha respinto il ricorso.

In esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato, la Regione ha quindi pubblicato una nuova rettifica degli atti di gara, con l'eliminazione dell'obbligo di acquisto del materiale rotabile del precedente esercente, assegnando, in data 29 febbraio 2016, il termine per la presentazione delle offerte.

Con istanza del 12 gennaio 2016, si è quindi proceduto a richiedere alla Regione una congrua proroga del termine di presentazione dell'offerta, almeno fino al 18 marzo 2016.

In accoglimento dell'istanza sopra richiamata, la Regione ha disposto la proroga del termine di presentazione dell'offerta, fino al 21 marzo 2016.

Alla luce dello scenario sopra delineato il Consiglio di Amministrazione in data 10 febbraio 2016 ha confermato l'interesse della società a partecipare alla procedura di gara nella forma, prevista dalla procedura concorsuale, dell'Associazione Temporanea d'Impresa (ATI), da costituire con Autoguidovie, società che ha condiviso con Busitalia tutte le fasi dell'operazione descritte.

In sede d'offerta le due società si impegneranno, in caso di aggiudicazione, a conferire mandato collettivo speciale con rappresentanza a Busitalia – Sita Nord S.r.l.(impresa mandataria). Durante l'affidamento L'ATI dovrà essere trasformato in società di capitali. Le quote da attribuire ai partecipanti all'ATI sono vincolate dai requisiti di partecipazione ed in particolare dal requisito sul patrimonio netto. Orientativamente, e fermo restando le verifiche in corso sui requisiti, verrebbero assolti con quote di partecipazione all'ATI variabili nei *range* 20-25% per Autoguidovie e 80-75% per Busitalia.

**Rinnovo del Consiglio di Amministrazione**

In data 30 novembre 2015 l'Ing. Renato Mazzoncini ha rassegnato le proprie dimissioni, a decorrere dalla medesima data, dalla carica di Consigliere ed Amministratore Delegato di Busitalia - Sita Nord S.r.l. *“a seguito dell'intervenuta nomina a Consigliere di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e dell'invito da parte dell'Assemblea al nuovo Consiglio a nominarlo (...) quale Amministratore Delegato della stessa società con ampie deleghe operative”*.

Conseguentemente, in data 4 dicembre 2015 il Consiglio di Amministrazione ha:

- provveduto alla sostituzione del Consigliere dimissionario Ing. Renato Mazzoncini con la cooptazione dell'Ing. Stefano Rossi;
- nominato Amministratore Delegato l'Ing. Stefano Rossi, assegnando allo stesso i relativi poteri.

## RISORSE UMANE

Busitalia - Sita Nord S.r.l. ha visto un profondo cambiamento sia strutturale che organizzativo nel corso del 2015 le cui tappe più importanti sono le seguenti.

In data 1° aprile 2015 è stato trasferito, nel rispetto delle vigenti normative di legge, il ramo d'azienda di Busitalia - Sita Nord S.r.l., costituito dalla sede operativa di Padova e dell'unità operativa di Rovigo. Il personale interessato dalla operazione è stato di 451 lavoratori.

In data 1° dicembre 2015 è stata effettuata la fusione per incorporazione in Busitalia - Sita Nord S.r.l., del personale di Umbria Mobilità Esercizio S.r.l. che ha interessato un totale di n. 1117 lavoratori.

L'evoluzione dell'organico, appena descritta, è rappresentata nella seguente tabella:

<b>Busitalia - Sita Nord S.r.l.</b>	<b>Operai</b>	<b>Impiegati</b>	<b>Quadri</b>	<b>Totale Addetti e Quadri</b>	<b>Dirigenti</b>	<b>Totale</b>
<b>Consistenza 31/12/2014</b>	<b>784</b>	<b>75</b>	<b>13</b>	<b>872</b>	<b>5</b>	<b>877</b>
Assunzioni	63	7	1	71	2	73
Ingressi da altre società del Gruppo	992	96	26	1.114	3	1.117
Promozioni	-	-	-	-	-	-
<b>Totale Entrate</b>	<b>1.055</b>	<b>103</b>	<b>27</b>	<b>1.185</b>	<b>5</b>	<b>1.190</b>
Cessazioni	- 26	- 4	-	30	-	30
Uscite verso altre società del Gruppo	- 415	- 31	- 5	451	-	451
Promozioni	-	-	-	-	-	-
<b>Totale Uscite</b>	<b>- 441</b>	<b>- 35</b>	<b>- 5</b>	<b>481</b>	<b>-</b>	<b>- 481</b>
<b>Consistenza 31/12/2015</b>	<b>1.398</b>	<b>143</b>	<b>35</b>	<b>1.576</b>	<b>10</b>	<b>1.586</b>
<b>Consistenza media a ruolo anno 2015</b>	<b>550,1</b>	<b>55,4</b>	<b>17,0</b>	<b>622,5</b>	<b>6,4</b>	<b>628,9</b>

Complessivamente, il personale al 31 dicembre 2015, risulta composto da n. 1.586 unità di cui n. 1.398 operatori di esercizio, n. 143 impiegati, n. 35 quadri e da n. 10 dirigenti.

Nel corso del 2015 le variazioni più significative, oltre alla cessione del ramo di Azienda ex Direzione Esercizio Veneto di Busitalia - Sita Nord S.r.l. a Busitalia Veneto S.p.A. ed alla fusione per incorporazione di Umbria Mobilità Esercizio S.r.l., sono state le seguenti:

- nel mese di dicembre 2015 è terminato il processo di selezione avviato nel terzo quadrimestre con l'assunzione di 63 operatori di esercizio;
- nel corso dell'anno sono state realizzate n. 7 assunzioni di risorse neo-laureate nelle aree di staff;
- altre variazioni sono riconducibili a cessazioni per quiescenza.

### Relazioni Industriali

Il 18 febbraio 2015, Busitalia con l'assistenza di Agens e le rappresentanze sindacali nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti e Faisa-Cisal, con la partecipazione delle RSU di Firenze e Sansepolcro, nonché delle RSA di Padova e Rovigo, hanno siglato il nuovo Contratto Collettivo Aziendale.

La potenzialità del Contratto in questione per la capacità che ha di armonizzare le diverse "piazze" aziendali e di essere punto di riferimento per future acquisizioni, assume una importanza che travalica la dimensione aziendale.

Il Contratto Aziendale ha aggiornato, uniformato e resa unica, certa ed esigibile la disciplina economica e normativa di

secondo livello applicata a tutti i lavoratori dipendenti della società e, dalla data di entrata in vigore, costituisce, nel suo insieme, l'unica disciplina contrattuale collettiva applicabile, facendo cessare la previgente pattuizione collettiva di pari grado, così come di tutti gli usi e le consuetudini che dalla stessa traevano origine.

Nello scenario profondamente mutato assumono grande rilievo alcuni elementi quali il superamento della frammentazione contrattuale di II° livello, la omogeneizzazione in tema di applicazioni normative ma ancor più assume evidenza che tale Contratto è la base su cui si fonda il processo di identità e unicità aziendale.

Infatti l'accordo disciplina con regole chiare i trattamenti normativi e retributivi demandati alla contrattazione di II° livello, garantendo, a tutto il personale dell'azienda, pur di diversa provenienza quella uniformità e unitarietà normativo ed economica indispensabile per una gestione industriale fatta di certezze in tema di costi, efficienza e produttività.

Dall'applicazione completa del Contratto è emerso, inoltre, il valore del sistema di Relazioni Industriali, che, sviluppando una specifica procedura condivisa e dai tempi certi finalizzata alla gestione del processo di avvio del Contratto Collettivo a permesso di gestire una complessa fase di "armonizzazione" (normativa e retributiva) senza specifiche conflittualità. Tale meccanismo verrà quindi applicato a tutto il personale acquisito da altre aziende a seguito di cessione contrattuale, fusione o conseguentemente all'aggiudicazione di una gara per nuovi servizi.

La piena operatività, sia normativa che retributiva, del Contratto Collettivo Aziendale Busitalia per tutte le sedi di Busitalia - Sita Nord S.r.l. è stata concordata con le OO.SS. dal 1° gennaio 2016 a valle della completata fase di armonizzazione.

Tra gli elementi di particolare rilevanza intervenuti nel 2015 si segnala che in data 28 novembre 2015 è intervenuta la sigla del rinnovo del contratto collettivo nazionale di categoria (ASSTRA), il quale, in particolare, ha previsto:

- il riconoscimento una tantum a titolo di arretrati per il periodo dal 1° gennaio 2012 al 31 ottobre 2015, pari ad una media di 600 euro rapportata al parametro 175, suddivisa in due *tranches* dell'importo di € 400 da erogare nel mese di gennaio 2016 e € 200 da erogare ad aprile 2016.
- l'incremento della retribuzione tabellare, pari ad una media di euro 100 riferita al parametro 175, con step incrementali di € 35 - decorrenza novembre 2015 -, € 35 - decorrenza luglio 2016 - e € 30,00 - decorrenza ottobre 2017.

## Formazione

Nel corso del 2015 i processi formativi hanno interessato tutte le tipologie di personale dipendente.

Con specifico riferimento alla formazione in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro, in osservanza di quanto previsto dal D.Lgs. 81/2008 e dall'Accordo Stato Regioni, sono stati realizzati corsi per preposti, nuova nomina, addetti antincendio, addetti primo soccorso, addetto SPP (modulo B), aggiornamento per RSPP, gestione rifiuti, aggiornamento quinquennale RSPP, formazione *e-learning* per dirigenti, operatori esposti al rischio di caduta dall'alto, aggiornamento RLS e aggiornamento carrellisti che hanno interessato complessivamente n. 45 dipendenti.

Per quanto riguarda la Direzione Regionale Umbria sono stati invece interessati n. 139 dipendenti.

Tale percorso iniziato nel 2015 sarà completato nel 2016.

Specifici interventi formativi hanno poi riguardato tutte le strutture di staff in coerenza con il necessario sviluppo specialistico delle competenze tecniche. In questo ambito sono stati erogati interventi formativi in ambito Risorse Umane, Amministrazione, Finanza e Societario e Acquisti.

Nel settore ferroviario, esclusivo della Direzione Regionale Umbria, hanno effettuato la formazione di aggiornamento periodico, in conformità alle prescrizioni previste dall'Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria, n. 49 risorse appartenenti al personale di condotta e n. 47 unità personale di scorta.

Inoltre un dirigente del settore ferroviario ha partecipato ad un percorso formativo dedicato al profilo di Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza.

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 gomma della Direzione Regionale Umbria, nell'ambito dell'attuazione della nuova procedura di contrasto all'evasione tariffaria, è stata erogata formazione per n. 60 dipendenti impiegati nella verifica dei titoli di viaggio.

Sono stati formati n. 17 dipendenti di esercizio, appartenenti a diversi depositi aziendali, per quanto attiene le caratteristiche di funzionamento dei nuovi autobus inseriti nella flotta aziendale inoltre, n. 57 dipendenti hanno partecipato ai corsi per il mantenimento delle abilitazioni a TV Controller a seguito dell'aggiornamento tecnico di alcuni impianti a sede fissa.

In tema di sviluppo delle competenze manageriali per il consolidamento del ruolo n. 5 dipendenti hanno effettuato un percorso formativo di *Organizational Agility* mentre n. 7 dirigenti hanno partecipato ad un percorso formativo di "Orientamento al Cliente". E' proseguito, invece, il progetto Comunicazione Diffusa organizzato dal Gruppo FSI dedicato ai quadri e responsabili aziendali.

### **Politiche di gestione del personale**

Per quanto attiene alla gestione ordinaria, nel corso del 2015, la politica del personale ha proseguito nell'indirizzo già perseguito nelle precedenti annualità, attuando una gestione che tendesse da un lato alla riduzione dei costi, fermo restando gli obblighi di erogazione previsti contrattualmente e quindi ricercando la maggior efficienza possibile, e dall'altro dando la massima attenzione al rispetto delle disposizioni aziendali e contrattuali.

### **Il sistema premiante**

La politica retributiva e meritocratica del Gruppo Busitalia è diretta a valorizzare quei dipendenti che raggiungono elevate prestazioni di lavoro e dimostrano comportamenti in linea con i valori aziendali, nel rispetto di adeguati livelli di produttività.

In Busitalia - Sita Nord S.r.l., come nelle altre società del Gruppo Busitalia, a tutto il personale con la qualifica di quadro e ai capi di unità organizzativa amministrativa e tecnica, titolari di posizioni di rilievo all'interno dell'azienda, sono attribuiti obiettivi individuali per il raggiungimento dei quali vengono erogati premi il cui ammontare viene definito al momento della consuntivazione.

La definizione del "sistema obiettivi" avviene in coerenza con la *mission* aziendale attraverso vari livelli di sviluppo, coerentemente con i risultati del sistema di analisi e pesatura delle posizioni organizzative applicato alle posizioni più rilevanti.

### **La mobilità interna al Gruppo FSI**

La società, nel rispetto delle procedure del Gruppo, 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.

### **Organizzazione del lavoro**

Nel corso dell'esercizio 2015 l'assetto organizzativo di Busitalia è stato totalmente ridisegnato alla luce sia del progressivo perfezionarsi del processo di sviluppo industriale e societario dell'azienda, nonché delle scelte poste alla base dello sviluppo della gestione complessiva del *business*. La riorganizzazione si è concentrata sull'esigenza di razionalizzare e focalizzare le responsabilità dirette ed indirette sul presidio del cliente, sulle funzioni di indirizzo, controllo coordinamento e *service* per le società controllate e partecipate da Busitalia.

Il nuovo assetto organizzativo di Busitalia, formalizzato nell'arco dell'esercizio 2015, è stato progettato, quindi, in un'ottica di ottimizzazione, con le seguenti finalità:

- focalizzare le distinte responsabilità sullo sviluppo e sulla gestione complessiva del *business*, con responsabilità diretta sul conto economico;
- governare in modo unitario il presidio sul cliente sia dal punto di vista dell'esercizio del servizio di trasporto che da quello di vista commerciale, informativo e di sviluppo dell'offerta;
- garantire l'unitarietà del processo di manutenzione a partire dalla fase di definizione delle politiche manutentive fino all'erogazione del servizio stesso, sia attraverso officine interne che esterne, nell'ottica di una efficienza trasversale;
- garantire l'unitarietà del processo di acquisto di beni, servizi e lavori attraverso la gestione accentrata dei procedimenti di gara e dei contratti;
- assicurare in modo unitario la funzione di proprietario del patrimonio;
- attribuire specifici compiti di indirizzo, controllo, coordinamento e "service" alle diverse strutture di *corporate* in una logica organizzativa di "sub holding" con forte presidio del *know how* tecnico associato;
- definire le attività che vengono esercitate con "presidio diretto" da parte delle strutture di *corporate* nei confronti delle aziende controllate e partecipate o delle direzioni regionali.

Il modello organizzativo si basa, quindi, sul principio generale che vede un progressivo adattamento dei modelli residenti nelle diverse aziende controllate e partecipate, pur con il mantenimento della specificità strutturali fino all'avvenuta modifica societaria, al modello di riferimento di gestione unitaria creato per Busitalia, sia per quanto riguarda i processi *core business* che per quelli di supporto industriale, coerentemente a quanto in essere nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

In questo senso la "nascita" avvenuta con data 1° aprile della società Busitalia Veneto ha accelerato questo processo di riconfigurazione organizzativa, in ambito Busitalia, rendendo improcrastinabile la definizione delle modalità di gestione strategico ed operative da parte della controllante verso la controllata, con particolare riferimento a tutti i processi di staff, indirizzo, controllo, coordinamento e *service*.

Nel secondo semestre dell'esercizio 2015, si è proceduto, inoltre, con modalità uguali e contrarie rispetto alla costituita Busitalia Veneto, alla fusione per incorporazione della società Umbria Mobilità Esercizio S.r.l. che, con decorrenza 1° dicembre 2015, è stata ridisegnata tramite apposita documentazione organizzativa – a seguito della menzionata fusione per incorporazione – come Direzione Regionale Umbria di Busitalia con modello speculare, fatta salva la peculiarità delle tre diverse linee di prodotto, a quello applicato in Toscana.

## AMBIENTE

In accordo, alla politica aziendale del Sistema di Gestione Integrato di Busitalia – Sita Nord, sono state attuate nell'anno 2015 varie attività finalizzate al miglioramento delle *performance* ambientali.

Significativa è stata l'attività di sensibilizzazione del personale autista, in materia di condotta di guida volta al risparmio di carburante e sull'impatto che lo stile personale di guida provoca sull'ambiente.

Contestualmente è stato concordato un piano, con i fornitori dei veicoli Euro 6, che prevede l'installazione progressiva di nuovi sistemi di monitoraggio telematico della flotta attraverso i quali sarà possibile verificare costantemente le

performance di guida degli autisti ed individuare le aree di miglioramento su cui intervenire, attraverso percorsi formativi individuali, al fine di migliorare le prestazioni personali con una conseguente riduzione dei consumi.

Si rileva inoltre l'immissione nel parco veicolare di nuovi autobus, di cui 40 alimentati a gasolio Euro 6 e 4 elettrici, dotati di tecnologie costruttive e di dispositivi in grado di garantire bassi consumi. I nuovi autobus sostituiranno veicoli di vecchia generazione Euro 0 ed Euro 2 ottenendo, oltre alla riduzione dei consumi, un sostanziale abbattimento delle emissioni particolato e degli ossidi di azoto. La contemporanea riduzione dei consumi e l'incremento della capacità di carico dei nuovi veicoli, rispetto a quelli sostituiti, determineranno altresì una riduzione significativa delle emissioni di CO2 espressi in g/P.km.

Per quanto riguarda la gestione rifiuti, la società ha valutato l'implementazione della piattaforma informatica, mediante l'attivazione di moduli atti a garantire una gestione più puntuale e immediata dei dati relativi ai rifiuti. In alcuni depositi è stata effettuata la sostituzione dell'impianto di depurazione chimico – fisico con un nuovo impianto funzionante a bio ossidazione eliminando i prodotti per il trattamento chimico e fisico ed i fanghi derivanti dalla depurazione, consentendo altresì una riduzione della quantità di rifiuti smaltita.

E' stata inoltre avviata la progettazione di un sistema di recupero delle acque trattate da riutilizzare per il lavaggio del materiale rotabile.

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

Si segnala infine che nel mese di gennaio 2015 Busitalia ha conseguito le Certificazioni BS OHSAS 18001 in Veneto e UNI EN 13816 in Toscana, e nel mese di novembre 2015 la Certificazione SA8000 in Umbria. Sono state inoltre effettuate le attività finalizzate al mantenimento delle Certificazioni 9001 e 14001 e nel mese di luglio 2015 si è concretizzato il progetto di estensione della Certificazione 18001 alla Direzione Regionale Toscana.

Nel corso dell'anno è stato aggiornato il Manuale Ambiente, Qualità e Sicurezza in funzione delle variazioni organizzative e rimessa la politica aziendale sviluppata in accordo alle indicazioni della Capogruppo.

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

## QUADRO MACROECONOMICO

Il rallentamento della crescita delle grandi economie emergenti che negli ultimi anni hanno trainato l'economia mondiale, il crollo dei prezzi delle materie prime e una crescente volatilità del mercato finanziario hanno indebolito nel corso del 2015 le prospettive di crescita dell'attività economica mondiale.

Secondo le ultime stime di Prometeia, la crescita del PIL mondiale si è attestata al 2,9% (-0,4 punti percentuali in meno rispetto all'anno precedente), dove il rallentamento dei paesi emergenti (+3,7% rispetto al +4,6% del 2014) è stato parzialmente compensato dalla modesta espansione dei paesi industrializzati (+2,0% rispetto al +1,7% del 2014). La previsione di crescita per il 2016 risulta essere del +3,0%, ad indicare che non si prospetta ancora una crescita globale vigorosa e armonizzata.

L'economia degli Stati Uniti ha proseguito anche nel 2015 il suo percorso di miglioramento, anche se con ritmi contenuti. Dopo un avvio modesto nel primo trimestre (PIL al +0,2%), ha accelerato nel secondo trimestre (PIL al +1,0%) grazie ai consumi, per poi frenare nel terzo e quarto trimestre (PIL rispettivamente al +0,4 e +0,6%) a causa della debolezza dell'economia mondiale e al rafforzamento del dollaro che non ha facilitato le esportazioni, ed attestarsi infine al +2,5% in media annua. Nel complesso, il ciclo economico è stato sostenuto dal buon andamento della domanda interna, dai

positivi risultati del mercato del lavoro - con un tasso di disoccupazione sceso al 5,0% - e dal migliorato clima di fiducia dei consumatori. Elementi, questi, che hanno indotto la Banca Centrale (FED) ad avviare, dopo sette anni di stimolo monetario, una fase di normalizzazione della politica monetaria.

Il Giappone, pur essendo fra i paesi industrializzati maggiormente esposti al rallentamento dell'economia cinese per via della sua posizione geografica e dei suoi legami commerciali, ha mostrato una crescita economica positiva anche se contenuta. Il PIL è cresciuto dello 0,8% (rispetto alla crescita nulla del 2014) grazie alla domanda interna, sostenuta da un programma di stimolo monetario e fiscale che ha compensato la debolezza delle esportazioni.

Nelle principali economie emergenti il quadro congiunturale si è notevolmente indebolito, con andamenti assai differenziati tra paesi. Alla profonda crisi politica ed economica del Brasile - manifestatasi con una flessione del PIL annuo del 3,4% e un tasso di inflazione che ha superato il 10% - e della Russia - con una contrazione del PIL del 3,7% - si è contrapposta la positiva evoluzione della situazione economica in India (PIL al +7,3%), sospinta dal settore manifatturiero e dai servizi. Per quanto riguarda la Cina, la decelerazione della sua economia - che è comunque cresciuta del 6,9% in linea con le aspettative governative - riflette il processo di avvicinamento ad un modello di sviluppo focalizzato più sui consumi e sui servizi che sull'export e sugli investimenti infrastrutturali.

Dati economici mondiali		2014	2015
		(variazioni % su anno precedente)	
PIL			
	Mondo	3,3	2,9
	Paesi avanzati	1,7	2,0
	USA	2,4	2,5
	Giappone	0,0	0,8
	Area euro	0,9	1,5
	Paesi emergenti	4,6	3,7
	Cina	7,4	6,9
	India	7,0	7,3
	America Latina	1,1	-0,4
Petrolio (Brent dollari per barile)		99,4	53,2
Commercio mondiale		2,5	1,4
Fonte dati: Prometeia dicembre 2015			

La dinamica del commercio mondiale ha proseguito nel 2015 il percorso di modesta crescita (+1,4%) già in essere nel 2014 (+2,5%), riconducibile essenzialmente alla contrazione degli scambi commerciali delle economie emergenti.

Il prezzo del petrolio è ulteriormente diminuito nel corso dell'anno, attestandosi ad una quotazione media di 53,2 dollari USA per barile. La produzione mondiale di greggio è rimasta infatti elevata, principalmente a causa delle politiche messe in atto dall'Opec e dagli Stati Uniti, oltre che del graduale aumento dell'offerta da parte dell'Iran dopo la revoca delle sanzioni internazionali. In diminuzione è risultata invece la domanda, anche in ragione del rallentamento dei paesi emergenti.

Come nel resto dei paesi industrializzati, anche nell'Area dell'Euro l'economia è cresciuta nel 2015 ad un ritmo moderato, in un quadro soggetto ad incertezza sia per la debolezza del contesto internazionale che per l'acuirsi delle tensioni geopolitiche, soprattutto in Medio Oriente. Il PIL è aumentato dell'1,5%, sospinto dal contributo positivo della domanda interna favorita dal miglioramento del mercato del lavoro, piuttosto che da quella estera. L'inflazione è rimasta molto bassa (+0,1%) anche per effetto del già menzionato calo del prezzo del petrolio. La BCE ha adottato nel corso dell'anno una politica di espansione monetaria (Quantitative Easing) con l'obiettivo di contrastare il rischio che le pressioni al ribasso sui prezzi - innescate anche dal calo dei costi delle materie prime - avessero effetti sulle aspettative di inflazione nel medio termine accentuando i rischi deflazionistici.

Dati economici Area Euro		2014	2015
<b>PIL</b>			
		(variazioni % su anno precedente)	
	Area Euro	0,9	1,5
	Germania	1,6	1,5
	Francia	0,2	1,1
	Italia	-0,4	0,7
	Spagna	1,4	3,1
<b>Inflazione</b>			
		(variazioni % su anno precedente)	
	Area Euro	0,4	0,1
	Germania	0,8	0,3
	Francia	0,6	0,1
	Italia	0,2	0,1
	Spagna	-0,2	-0,6
<b>Domanda interna</b>			
		(variazioni % su anno precedente)	
	Area Euro	0,9	1,5
	Germania	1,3	1,0
	Francia	0,7	0,7
	Italia	-0,5	1,0
	Spagna	-0,5	1,0
Fonte dati: Prometeia dicembre 2015			

Tra le maggiori economie dell'area, è spiccata la crescita della Spagna (PIL al +3,1%) e la ripresa, seppur a ritmo lento, dell'Italia (PIL al +0,7%). Per quanto riguarda l'economia della Germania, dopo un rallentamento nei mesi estivi a causa dei problemi legati alla vicenda Volkswagen e all'ondata dei flussi migratori chiedenti asilo (fenomeno che ha peraltro

investito anche gli altri paesi europei), essa è tornata a crescere (PIL al +1,5%), sostenuta dalla domanda interna. In accelerazione anche l'economia della Francia (PIL al +1,1%), nonostante l'impatto negativo degli attentati terroristici di inizio e fine anno.

## Il quadro in Italia

Dopo la lunga fase recessiva registrata negli ultimi tre anni, l'economia italiana è tornata dunque a crescere. Nel corso del 2015 l'attività economica, spinta da eventi favorevoli quali il calo del prezzo del petrolio, un tasso di cambio favorevole nonché gli effetti del programma di stimolo monetario della BCE, è stata sostenuta dalla domanda interna e dalla moderata crescita degli investimenti.

Più in dettaglio, dopo essersi stabilizzato alla fine dello scorso anno, il PIL è aumentato dello 0,4% e dello 0,3% nel primo e secondo trimestre rispettivamente. Il quadro congiunturale si è leggermente deteriorato nei mesi estivi (PIL al +0,2% nel terzo trimestre) a causa del calo della domanda estera. Quest'ultima ha infatti risentito, al pari di quanto è avvenuto negli altri paesi europei, del rallentamento delle principali economie emergenti. Sulla base delle ultime informazioni disponibili, nel quarto trimestre dell'anno il prodotto interno lordo ha registrato un incremento congiunturale dello 0,3%. Su base annua il PIL è dunque cresciuto dello 0,7%, sostenuto dalla crescita dei consumi delle famiglie (+1,0%) e dalla ripresa degli investimenti (+0,5%).

Anche la produzione industriale ha mostrato segni di ripresa, essendo cresciuta del 1,2% su base annua. I comparti che hanno registrato la maggiore crescita sono quelli della produzione di mezzi di trasporto, di coke, di prodotti petroliferi raffinati e di prodotti chimici. Viceversa, le diminuzioni maggiori si sono avute nei settori delle industrie tessili, di abbigliamento, pelli e accessori, della produzione di computer, prodotti di elettronica e ottica, ed infine delle industrie alimentari.

Il livello dei prezzi ha mostrato ritmi di crescita molto bassi, condizionato principalmente dagli effetti diretti ed indiretti della riduzione del costo dei prodotti energetici. Nel 2015 l'inflazione ha infatti rallentato per il terzo anno consecutivo, portandosi a +0,1% rispetto al +0,2% del 2014.

Segnali positivi sono poi emersi dal mercato del lavoro, che ha proseguito la tendenza favorevole già registrata sul finire del 2014, legata presumibilmente agli effetti della decontribuzione per le nuove assunzioni e al miglioramento dell'attività economica. Il tasso di disoccupazione è sceso al +12,1% rispetto al +12,8% del 2014. Pur rimanendo su un livello molto elevato, si è notevolmente ridotto il tasso di disoccupazione giovanile nella classe di età tra i 15 e i 24 anni, che è sceso al +38,1% (fonte: Istat, novembre 2015).

PIL e componenti principali		I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
PIL		0,4	0,3	0,2	0,3
Domanda interna		0,8	0,5	0,2	0,2
Spesa delle famiglie e ISP		-0,1	0,4	0,5	0,3
Spesa delle AP		0,0	-0,4	-0,6	-0,3

Investimenti fissi lordi	1,2	-0,4	0,1	0,3
Costruzioni	1,9	-0,2	0,6	0,7
altri beni di investimento	0,4	-0,7	-0,4	-0,1
Importazioni di beni e servizi	2,1	1,8	1,3	0,7
Esportazioni di beni e servizi	0,7	1,0	1,7	0,6
Fonte dati: Prometeia dicembre 2015				

Lo scenario dell'economia italiana che si profila nel biennio 2016-2017 prevede una crescita maggiormente sostenuta ad un ritmo costante (PIL al +1,4%). La recente decisione della BCE di estendere fino al 2017 il programma di acquisto dei titoli dell'Eurosistema e l'intonazione non restrittiva sulle politiche di bilancio dovrebbero confermare le ipotesi di crescita dell'attività economica. Al minor impulso degli scambi con l'estero, che potrà essere determinato dal rallentamento dell'economia globale, dovrebbe sostituirsi un maggiore contributo della domanda interna e di quella proveniente dall'Area dell'Euro. Nei prossimi mesi, molto dipenderà tuttavia dall'andamento del prezzo del petrolio, dallo scenario geopolitico e dall'impatto della nuova variabile data dal fenomeno del terrorismo.

## CLIENTI

Nei primi mesi del 2015 il sito istituzionale [www.fsbusitalia.it](http://www.fsbusitalia.it) è stato interessato da un *upgrade* di allineamento alla *digital identity* del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. La nuova impronta grafica ha veicolato un'immediata riconoscibilità di Busitalia - Sita Nord come società appartenente al Gruppo FS Italiane, in quanto omogenea ed allineata nei segni, nei colori, nella struttura ai siti di Gruppo di recente realizzazione. I *templates* adottati, per i quali si profila ulteriore aggiornamento, hanno conferito al sito maggiore efficacia dal punto di vista informativo, oltre a riservare – nella *home page* – un posto di primo rilievo per tutte le notizie e promozioni che l'azienda porta regolarmente all'attenzione della propria clientela. Nel 2016 verrà completata l'integrazione dell'offerta informativa del sito internet con tutti i contenuti relativi ai servizi offerti in Umbria, in un'apposita sezione del portale dedicata ai viaggiatori sul territorio umbro.

In relazione alle immissioni di nuovi autobus per l'offerta alla clientela, l'azienda ha organizzato nell'arco dell'anno e per le diverse occasioni, eventi volti a presentare i mezzi e le più avanzate dotazioni per un viaggio in assoluta sicurezza, massimo comfort e rispetto ambientale. Proprio in relazione all'impegno aziendale atto a promuovere il trasporto pubblico anche in termini di sostenibilità ambientale, Busitalia ha preso parte anche ad una importante fiera di settore presentando le *performances* ambientali dei nuovi autobus. In termini di integrazione e riconoscibilità, la livrea si è confermata unica per i servizi di Busitalia sul trasporto pubblico locale e del tutto allineata alla nuova personalizzazione che caratterizza i nuovi treni regionali.

In ambito *customer care* ed analisi della soddisfazione dei clienti, l'azienda ha pianificato nuovi monitoraggi per le indagini di *customer satisfaction* definendo una metodologia comune a più territori, pur salvaguardando peculiarità ed esigenze specifiche. In particolare, per le indagini svolte in Toscana è stato effettuato il monitoraggio sui servizi extraurbani con *items* di soddisfazione specifici per il trasporto locale; il monitoraggio ha registrato un gradimento complessivo sul servizio pari all' 80,8%, con un'alta soddisfazione per il macro fattore "sicurezza", dell' 89,2% - inteso sia come sicurezza del viaggio, e quindi prudenza di guida, che come sicurezza a bordo - seguita dalla soddisfazione per la "professionalità e cortesia del personale", pari all' 86,5%. Escludendo i fattori che hanno avuto ridotti tassi di *redemption*, il macro fattore che invece registra una percentuale di gradimento da migliorare è "regolarità ed organizzazione del

servizio” inteso come puntualità, regolarità e frequenza delle corse, con un dato pari al 58,9%. Sempre nello stesso periodo, con un modello di rilevazione, comprendente specifiche declinazioni dettate dalla tipologia del servizio, sono state effettuate le indagini sui servizi a mercato della Toscana, relativamente ai collegamenti per l’aeroporto A. Vespucci e all’outlet The Mall.

Per il 2016 è in fase di pianificazione la prima indagine di *customer satisfaction* per le diverse tipologie di servizio offerto da Busitalia – Sita Nord Direzione Regionale Umbria.

L’ascolto della clientela è stato altresì assicurato grazie alla gestione sistematica e regolare dei reclami e delle segnalazioni pervenute attraverso gli strumenti messi a disposizione dall’azienda, quali telefono, posta tradizionale, e mail oltre al form “voce del Cliente” attivo sul sito internet aziendale per consentire un veloce e strutturato invio della segnalazione. E’ in fase di implementazione un nuovo sistema di gestione delle segnalazioni, ottimizzato sia in *back* che in *front end*.

E’ stato assicurato il regolare aggiornamento delle carte dei servizi, in particolare per quanto concerne la *business unit* Toscana, nell’ambito delle S.c.a.r.l. Autolinee Chianti Valdarno e Autolinee Mugello Valdisieve nelle quali la società è capofila, e in piena ottemperanza alle richieste dell’Ente.

## ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Si riporta qui di seguito la produzione realizzata nel 2015, articolata per singola tipologia di *business*.

<b>Km venduti</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>delta</b>	<b>delta %</b>
TPL Extraurbano	14.989.940	27.268.910	(12.278.970)	(45,03)%
TPL Urbano	241.587	868.531	(626.944)	(72,18)%
Servizi a Mercato	2.266.818	1.620.596	646.222	39,88%
Autoservizi sostitutivi treno	412.462	5.744.994	(5.332.532)	(92,82)%
TPL Umbria	21.051.737	-	21.051.737	100,0%
<b>Totale</b>	<b>38.962.544</b>	<b>35.503.031</b>	<b>3.459.513</b>	<b>9,74%</b>

I volumi di produzione registrati nel 2015 risultano, fortemente influenzati dalle operazioni straordinarie realizzate nel corso dell’esercizio. In particolare si rileva una notevole flessione relativamente al trasporto pubblico locale extraurbano nelle Province di Padova e Rovigo la cui produzione fa riferimento solo al il periodo antecedente il 1° aprile 2015 (data di decorrenza del conferimento del ramo d’azienda “Veneto”).

Registra, invece, un incremento dei volumi di produzione pari all’1,87% il servizio di TPL extraurbano della Toscana.

### TPL Extraurbano

<b>Km venduti</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>delta</b>	<b>delta %</b>
Toscana	10.342.664	10.152.338	190.326	1,87%
Veneto	4.647.276	17.116.572	(12.469.296)	(72,85)%
<b>Totale</b>	<b>14.989.940</b>	<b>27.268.910</b>	<b>(12.278.970)</b>	<b>(45,03)%</b>

Anche i volumi di produzione del TPL urbano presentano una flessione in quanto il 2014 include l’intero anno di produzione realizzata all’interno del Comune di Rovigo mentre per il 2015 si rileva solo la quota relativa al primo trimestre dell’anno.

**TPL Urbano**

<b>Km venduti</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>delta</b>	<b>delta %</b>
Comune di Rovigo	241.587	868.531	(626.944)	(72,18)%
<b>Totale</b>	<b>241.587</b>	<b>868.531</b>	<b>(626.944)</b>	<b>(72,18)%</b>

I servizi a mercato evidenziano una crescita determinata principalmente dai volumi registrati dai servizi di noleggi turistici dalla Direzione Umbria, ricompresi nei valori dell'esercizio 2015 e non presenti nel 2014, oltre alla maggiore produzione realizzata sulle linee di collegamento di Firenze con l'aeroporto di Firenze ed i maggiori *outlet* del territorio circostante. In diminuzione i servizi di noleggi e scolastici della Direzione Toscana.

**Servizi a mercato**

<b>Km venduti</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>delta</b>	<b>delta %</b>
Noleggi turistici Toscana	699.692	860.530	(160.838)	(18,7)%
Servizi scolastici	48.633	130.704	(82.071)	(62,8)%
<i>Outlet</i> e aeroporto	703.131	629.362	73.769	11,7%
Noleggi turistici Umbria	815.362	-	815.362	100,0%
<b>Totale</b>	<b>2.266.818</b>	<b>1.620.596</b>	<b>646.222</b>	<b>39,9%</b>

Gli autoservizi sostitutivi dei treni presentano una significativa diminuzione in quanto il dato del 2015 include solo le percorrenze effettuate per servizi sostitutivi dei treni in subaffitto dalla società Busitalia Rail Service S.r.l rispetto al dato del 2014 che include tutti i servizi sostitutivi effettuati dalla Busitalia prima della costituzione della Busitalia Rail Service S.r.l. realizzata in data 1° maggio 2015.

**Autoservizi sostitutivi treno**

<b>Km venduti</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>delta</b>	<b>delta %</b>
Toscana	244.351	5.744.994	(5.500.643)	(95,7)%
Umbria	168.111	-	168.111	100,0%
<b>Totale</b>	<b>412.462</b>	<b>5.744.994</b>	<b>(5.332.532)</b>	<b>(92,8)%</b>

La variazione del volume di produzione registrata nel 2015, dalla sola Direzione Umbria, per il servizio di TPL su gomma, risulta fortemente influenzata dall'operazione di fusione per incorporazione della società Umbria Mobilità Esercizio S.r.l. avvenuta nell'esercizio.

**TPL su gomma Umbria**

<b>Km venduti</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>delta</b>	<b>delta %</b>
<b>Totale</b>	<b>21.051.737</b>	<b>-</b>	<b>21.051.737</b>	<b>100,00%</b>

La società Busitalia nella Regione Umbria opera non solo con il servizio di TPL su gomma ma svolge anche servizi di:

- TPL su ferro;
- Servizi di navigazione;
- Servizi di mobilità alternativa.

Si riportano qui di seguito i dati relativi ai volumi di produzione venduti per singole linee di *business* e per i relativi contratti di servizio in cui opera la società nella Regione Umbria:

**TPL su ferro**

Il dettaglio riportato evidenzia i volumi di produzione dei servizi ferroviari svolti in ragione dei contratti attivi sia con la Regione Umbria, per i servizi svolti nell'infrastruttura regionale, che quelli di sub affidamento confermati nel tempo con le Direzioni Regionale Umbria e Lazio di Trenitalia.

<b>Km venduti</b>	<b>Anno 2015</b>	<b>Anno 2014</b>	<b>Scostamenti</b>	<b>Variaz. %</b>
Rete Ferrovia Regionale	1.184.330	-	1.184.330	100%
Rete RFI servizi metropolitani	10.131	-	10.131	100%
Servizi sub affidati Trenitalia D.R Umbria	49.015	-	49.015	100%
Servizi sub affidati Trenitalia D.R. Lazio	799.462	-	799.462	100%
<b>Totali</b>	<b>2.042.938</b>	-	<b>2.042.938</b>	<b>100%</b>

I dati relativi ai servizi svolti sull'infrastruttura regionale fanno esclusivamente riferimento ai servizi pianificati e svolti (e per tale aspetto corrisposti dalla Regione in base all'articolato contrattuale) seppur con l'ausilio dei servizi sostitutivi attivati per l'indisponibilità dell'infrastruttura ferroviaria chiusa nella tratta Massa Martana Terni dall'11 febbraio 2014 e nella tratta Umbertide Città di Castello dal 10 settembre 2015.

Tale contesto è stato aggravato dallo stato non ottimale dell'infrastruttura regionale, caratterizzata da ricorrenti ed estese limitazioni di velocità, nonché da temporali limitazioni in atto sulla stazione di allacciamento di RFI di Perugia Ponte San Giovanni in conseguenza del protrarsi dei lavori di ristrutturazione del piano del ferro.

**Servizi di navigazione**

I servizi di navigazione, sul lago Trasimeno, nell'esercizio 2015 evidenziano una produzione di 67.009 Km con un numero di passeggeri trasportati pari a n. 340.182.

**Servizi di mobilità alternativa**

I servizi di mobilità alternativa vengono realizzati con 129 impianti e con un numero di passeggeri trasportati riportati nella seguente tabella.

<b>Servizio di mobilità alternativa</b>	<b>Numero di passeggeri</b>
Sistema Minimetro	4.677.500
Sistema Città di Perugia	7.474.250
Mobilità alternativa Amelia	100.000
Mobilità alternativa Orvieto	854.059
Mobilità alternativa Cascia	630.000
Mobilità alternativa Spoleto	1.240.000 ( <i>ulteriore impianto inizio esercizio Giugno 2015</i> )
Mobilità alternativa Foligno	1.000 ( <i>inizio esercizio dicembre 2015</i> )

## ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Come evidenziato nel paragrafo “Principali eventi dell’esercizio” e nella Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2014 la società Busitalia ha realizzato, nel corso del biennio 2014-2015 diverse operazioni straordinarie che hanno profondamente modificato l’assetto della stessa società e delle principali controllate.

In particolare:

- in data 1° marzo 2014 è stato acquisito il controllo della società “Umbria Mobilità Esercizio” S.r.l., alla quale in data 28 febbraio 2014 era stato conferito il ramo d’azienda “esercizio” dalla società Umbria TPL e Mobilità S.p.A.;
- in data 1° maggio 2014 la società ha conferito alla controllata “Busitalia Rail Service S.r.l.” (appositamente costituita nel 2014) il ramo d’azienda “servizi sostitutivi”;
- in data 1° aprile 2015 Busitalia ha conferito il ramo “Veneto” alla controllata “Busitalia Veneto S.p.A.” costituita in data 20 gennaio 2015;
- in data 3 luglio 2015 è stato acquisito il 25% della partecipazione nella società City Boat S.r.l., finalizzata alla gestione del servizio di trasporto lagunare con il comune intento di integrare i sistemi di trasporto ferroviari, automobilistici, lacuali per lo sviluppo turistico integrato;
- in data 1° dicembre 2015 è diventata efficace la fusione per incorporazione di Umbria Mobilità Esercizio S.r.l., con retrodatazione degli effetti contabili e fiscali al 1° gennaio 2015.

Sulla base di quanto sopra, al fine di fornire una rappresentazione dell’andamento della gestione 2015 il più possibile comparabile con quella realizzata nell’anno precedente, si è provveduto a riclassificare i valori economici e patrimoniali dell’esercizio 2014, neutralizzando gli effetti derivanti dalle operazioni sopra riportate. Si è pertanto provveduto, per quanto attiene agli schemi di Conto Economico riclassificato e Stato Patrimoniale riclassificato dell’esercizio precedente, ad effettuare le seguenti operazioni:

- a scorporare i valori del “ramo d’azienda servizi sostitutivi” per il periodo antecedente al conferimento (avvenuto come sopra riportato in data 1° maggio 2014) nella società Busitalia Rail Service, in quanto non ricompresi nel perimetro della società Busitalia per il 2015;
- a scorporare i valori del “ramo Veneto” limitatamente al periodo successivo al 1° aprile 2014, in quanto fino al 31 marzo 2015 i valori di tale ramo sono ricompresi nel perimetro della società Busitalia;
- ad inserire i valori della società “Umbria Mobilità Esercizio” relativamente ai valori certificati dal bilancio 2014 di quella società, in quanto come sopra detto la fusione in Busitalia ha avuto effetto economico e patrimoniale retroattivo dal 1° gennaio 2015. Per valutare compiutamente tale inserimento, occorre evidenziare che lo stesso risente del fatto che quella società è stata resa operativa in data 1° marzo 2014, al momento dell’acquisizione del controllo da parte di Busitalia e pertanto i fatti gestionali relativi al bimestre gennaio-febbraio 2014 essendo in capo a società diversa sono stati riproporzionati.

La colonna relativa ai dati definiti “a perimetro costante” pertanto presenta dei dati “pro forma” che in quanto tali non sono dati ufficiali.

**Conto Economico**

valori in €/000

	2015 (a)	2014	2014* (b)	Variazione (a-b)	%
<b>Ricavi operativi</b>	<b>154.269</b>	<b>99.053</b>	<b>144.304</b>	<b>9.965</b>	<b>7%</b>
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	130.559	90.028	124.719	5.841	5%
Altri proventi	23.709	9.025	19.585	4.124	21%
<b>Costi operativi</b>	<b>(136.726)</b>	<b>(89.625)</b>	<b>(130.041)</b>	<b>(6.685)</b>	<b>5%</b>
Costo del personale	(74.440)	(39.258)	(74.099)	(342)	0%
Altri costi netti	(62.286)	(50.367)	(55.942)	(6.344)	11%
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>17.543</b>	<b>9.428</b>	<b>14.263</b>	<b>3.279</b>	<b>23%</b>
Ammortamenti	(9.720)	(3.947)	(10.807)	1.087	-10%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(658)	(268)	(432)	(226)	52%
Accantonamenti	(118)	-	(3)	(115)	4396%
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>7.047</b>	<b>5.213</b>	<b>3.021</b>	<b>4.026</b>	<b>133%</b>
Proventi e oneri finanziari	1.896	(1.455)	(2.026)	3.922	-194%
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>8.943</b>	<b>3.758</b>	<b>995</b>	<b>7.947</b>	<b>799%</b>
Imposte sul reddito	(560)	(1.591)	(612)	52	-9%
<b>RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE</b>	<b>8.383</b>	<b>2.168</b>	<b>383</b>	<b>8.000</b>	<b>2086%</b>
<b>RISULTATO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0%</b>
<b>RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO</b>	<b>8.383</b>	<b>2.168</b>	<b>383</b>	<b>8.000</b>	<b>2086%</b>

\*I valori del 2014 sono presentati a perimetro costante

**Raffronto con il consuntivo 2014 (perimetro costante)**

Sulla base di quanto evidenziato nel prospetto sopra riportato, si rileva un **Risultato netto d'esercizio** di periodo pari a €/000 8.383 registrando pertanto una variazione in aumento di assoluta rilevanza, pari ad €/000 8.000 rispetto al risultato del precedente esercizio.

Al fine di una corretta valutazione di tale variazione, occorre tener conto che la stessa è pressoché interamente dovuta:

- per quanto attiene ai fattori gestionali:
  - o ad un incremento nei corrispettivi dei servizi svolti in Umbria relativi al ramo gomma e al ramo ferro, per complessivi €/000 3.200, come effetto di trascinarsi e completamento del processo avviato con la cessione del ramo "esercizio" da Umbria TPL e Mobilità S.p.A. a Umbria Mobilità Esercizio (poi confluita per fusione in Busitalia);
- a fattori di natura finanziaria, dovuti a:
  - o la plusvalenza derivante dall'operazione straordinaria di conferimento del "ramo Veneto" a Busitalia Veneto S.p.A. per un importo di €/000 2.486;
  - o erogazione dividendi della controllata Busitalia Rail Service per €/000 1.438, non presenti nel 2014 in quanto come detto tale società è stata costituita nel 2014;
- a fattori di natura accessoria e fiscale, in diminuzione per €/000 798.

L'incremento del **Margine operativo lordo (EBITDA)** pari a €/000 3.279 è stato determinato dal contestuale incremento dei Ricavi Operativi di €/000 9.965 e dall'incremento dei Costi Operativi di €/000 6.685.

L'incremento dei **Ricavi Operativi** è stato realizzato principalmente a seguito dei seguenti fattori:

- integrazioni contrattuali dei contratti di servizio pubblico e servizi aggiuntivi spettanti alla società e raggiunte con la Regione Umbria, attraverso la titolarità delle S.c.a.r.l., pari a €/000 1.800, per l'erogazione del trasporto pubblico locale su ferro e maggiori corrispettivi, pari a €/000 1.400, per l'erogazione del Trasporto pubblico locale su gomma della Regione Umbria, come già sopra esplicitato;
- maggiori corrispettivi, pari a circa €/000 751, per l'erogazione del Trasporto pubblico locale extraurbano su gomma nella Regione Toscana. Tale variazione è stata determinata in parte dall'incremento, rispetto al 2014, dell'integrazione della compensazione derivante dall'intervenuto atto transattivo con la Città Metropolitana di Firenze e i Comuni del Chianti e del Valdarno e parte dall'aumento delle percorrenze (rispetto all'esercizio precedente);
- incrementi per €/000 533 dei Servizi a Mercato a seguito delle maggiori percorrenze e frequentazioni sulle linee di collegamento di Firenze con l'aeroporto ed i maggiori *outlet* del territorio circostante;
- incrementi per €/000 1.119 relativi ai corrispettivi Minimetrò, parcheggi e mobilità alternativa della Regione Umbria;
- incrementi per €/000 613 dei ricavi derivanti dalla gestione immobiliare in particolare per effetto delle locazioni fatturate alla società Busitalia Veneto, dal 1° aprile 2015 e non rilevate nel 2014 in quanto afferenti il "ramo Veneto" della *legal entity* Busitalia;
- incrementi per €/000 517 per effetto di una sopravvenienza attiva generata dall'intervenuta transazione con la quale la società controllata Savit S.r.l. ha rinunciato ad un credito per interessi di mora maturato nei precedenti esercizi;
- incrementi per €/000 1.437 dei ricavi relativi ai "service verso controllate" per servizi amministrativi e strategici resi dalla società nei confronti delle sue controllate Ataf Gestioni e Busitalia Rail Service, limitatamente per quest'ultima all'effetto derivante dall'intervenuta applicazione per l'intero esercizio;
- incrementi per €/000 1.054 dei Contributi sul personale spettanti per la copertura dei maggiori oneri rinvenienti dai rinnovi dei CCNL degli autoferrotranvieri;

L'incremento dei **Costi Operativi** è stato realizzato principalmente a seguito dei seguenti fattori:

- incremento del costo del personale pari a €/000 342 determinato da maggiori costi per la formazione di €/000 149 e la differenza di €/000 193 per effetto delle variazioni intervenute sulla consistenza del personale oltre agli altri costi collegati inclusi i costi delle prestazioni sanitarie;
- incremento di €/000 2.500 per effetto degli accertamenti di oneri per accertate esigenze di interventi manutentivi ed ambientali;
- incremento di €/000 1.710 per effetto dei maggiori costi sostenuti per interventi manutentivi;
- incrementi di €/000 363 per prestazioni professionali attribuibile al ricorso al TAR presentato dai professionisti per la partecipazione a procedure di gara.
- incrementi di €/000 1.241 per effetto dei maggiori consumi di materiale di magazzino e utenze.

Con riferimento alle altre voci di conto economico, si segnala quanto segue:

- gli **Ammortamenti** risultano in diminuzione rispetto al 2014 di €/000 1.087 per effetto della valutazione specifica effettuata sugli investimenti dell'Umbria Mobilità Esercizio, nel corso dell'esercizio precedente, a seguito dell'acquisizione del controllo da parte di Busitalia;
- le **Svalutazioni e perdite di valore** risultano incrementati di €/000 226 per effetto degli esiti della valutazione effettuata sul portafoglio dei crediti commerciali della società;
- gli **Accantonamenti** del periodo risultano in aumento di €/000 115 relativa alla valutazione effettuata, a seguito della verifica dello *slow moving*, sul valore delle rimanenze del magazzino in conto deposito presso la società controllata Savit S.r.l.;
- le **Imposte sul reddito** risentono in maniera determinante degli effetti delle riclassifiche, finendo per risultare in diminuzione di €/000 52 rispetto all'esercizio precedente.

**Stato patrimoniale riclassificato**

valori in €/000

	31.12.2015 (a)	31.12.2014	31.12.2014* (b)	Variazione (a - b)
Capitale circolante netto gestionale	23.448	13.146	18.234	5.214
Altre attività nette	(3.802)	(3.531)	(12.988)	9.186
<b>Capitale circolante</b>	<b>19.645</b>	<b>9.615</b>	<b>5.246</b>	<b>14.399</b>
Immobilizzazioni tecniche	81.654	31.445	74.299	7.355
Partecipazioni	16.991	47.451	14.204	2.787
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>98.645</b>	<b>78.896</b>	<b>88.504</b>	<b>10.141</b>
TFR	(23.280)	(12.707)	(25.258)	1.978
Altri fondi	(9.204)	(6.797)	(6.123)	(3.081)
<b>TFR e Altri fondi</b>	<b>(32.484)</b>	<b>(19.504)</b>	<b>(31.381)</b>	<b>(1.103)</b>
<b>Attività/(Passività) nette detenute per la vendita</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>85.806</b>	<b>69.007</b>	<b>62.368</b>	<b>23.438</b>
Posizione finanziaria netta a breve	34.121	23.247	33.648	473
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	10.897	6.256	2.309	8.588
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>45.019</b>	<b>29.503</b>	<b>35.957</b>	<b>9.062</b>
<b>Mezzi propri</b>	<b>40.788</b>	<b>39.505</b>	<b>26.411</b>	<b>14.377</b>
<b>TOTALE COPERTURE</b>	<b>85.806</b>	<b>69.007</b>	<b>62.368</b>	<b>23.438</b>

\*I valori del 2014 sono presentati a perimetro costante

**Raffronto con il consuntivo 2014 (perimetro costante)**

Il **Capitale Circolante Netto Gestionale**, presenta una variazione assoluta in aumento di €/000 5.214 determinata dal contestuale incremento dei crediti commerciali e delle rimanenze per circa €/000 15.597 e dei debiti verso fornitori per circa €/000 10.383.

Gli incrementi dei crediti fanno riferimento ai corrispettivi non ancora incassati per ritardati pagamenti degli Enti pubblici, Regione Toscana e Regione Umbria. In particolare, nel maggior valore dei crediti commerciali, sono ricompresi circa €/000 2.300 di maggiori corrispettivi per servizi ferroviari a cui si sommano circa €/000 1.400 a titolo di maggiori corrispettivi TPL gomma con la Regione Umbria. L'andamento dei debiti commerciali è fortemente influenzato dalla rilevante criticità determinatasi nella seconda parte dell'esercizio a causa dell'incremento nei tempi medi di incasso da parte degli Enti affidanti, che ha comportato un significativo rallentamento nei pagamenti dei fornitori da parte della società.

Le **Altre Attività Nette** presentano un incremento di €/000 9.186 rispetto all'esercizio precedente per effetto di un maggiore incremento delle attività non correnti rispetto all'incremento delle passività non correnti. Le principali variazioni intervenute nei crediti sono principalmente riconducibili a ritardi negli incassi principalmente dei contributi spettanti dalla Regione Toscana e dalla Regione Umbria relativi alla compartecipazione agli oneri per il CCNL. Dal lato delle passività si rilevano in particolare incrementi del debito per ferie e ore residue non godute dal personale dipendente alla chiusura dell'esercizio.

Il **Capitale immobilizzato netto** presenta una variazione in aumento di €/000 10.141 determinato dai seguenti fattori:

- incrementi del valore netto contabile delle immobilizzazioni tecniche di €/000 7.355;
- incrementi delle partecipazioni di €/000 2.787.

Nel dettaglio le principali movimentazioni intervenute nel periodo:

- investimenti, prevalentemente per il rinnovo del parco autobus, al netto dei relativi ammortamenti e dei contributi di circa €/000 7.660;
- disinvestimenti per un valore netto contabile di circa €/000 305;
- acquisizione della partecipazione a seguito dell'intervenuta acquisizione del 25% del capitale sociale della società City Boat per un valore complessivo di €/000 513;
- acquisizione della partecipazione della società Busitalia Veneto al netto dei valori patrimoniali conferiti a far data dal 1° aprile 2015.

Il valore del **TFR** in azienda si attesta, al 31 dicembre 2015, a €/000 23.280 con una variazione in diminuzione pari a €/000 1.978 dovuta al combinarsi dell'effetto delle liquidazioni anche a titoli di anticipazione per €/000 1.528, *Interest cost* per €/000 236 e utili attuariali iscritti a riserva di patrimonio netto per €/000 669.

Gli **Altri fondi** presentano un incremento di €/000 3.081 principalmente per effetto degli accantonamenti effettuati nel periodo per oneri manutentivi ed ambientali.

La **Posizione Finanziaria Netta** complessiva, registra un incremento di €/000 9.062. L'indebitamento nei confronti della capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane, al 31 dicembre 2015, presenta una diminuzione di €/000 5.490 rispetto all'esercizio precedente a seguito della trasformazione, deliberata il 12 marzo 2015, di quota parte dell'indebitamento legato all'operazione di acquisizione e funzionamento della società Umbria Mobilità Esercizio S.r.l., in aumento del

Capitale sociale. L'indebitamento nei confronti della consociata Fercredit risulta incrementato complessivamente di €/000 12.576 per effetto degli investimenti effettuati principalmente sul parco bus nel corso dell'esercizio e per le anticipazioni di factor richieste oltre ad un incremento della liquidità netta generata nel conto di *cash pooling* di €/000 1.076 e una diminuzione della disponibilità liquidità di €/000 900.

L'incremento dei **Mezzi Propri** pari a €/000 14.377 è riconducibile principalmente alle seguenti movimentazioni intervenute nel periodo:

- incremento del capitale sociale pari a €/000 5.490, come specificato nella movimentazione della posizione finanziaria netta, completando con tale adempimento il processo avviato con l'acquisizione della società Umbria Mobilità Esercizio S.r.l.;
- incremento della riserva negativa di valutazione degli utili/perdite attuariali per beneficiari dipendenti pari a circa €/000 669, al netto della fiscalità differita, ai fini dell'attualizzazione del TFR;
- variazione della riserva dei titoli AFS per effetto della valutazione al *fair value*;
- variazione del risultato dell'esercizio di €/000 8.000;

## FATTORI DI RISCHIO

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

- a fattori connessi alla specificità del *business*, caratterizzato da processi che necessitano di costante attenzione agli aspetti di sicurezza, ambiente e simili;
- a fattori strategico/operativi, connessi all'incidenza sul risultato economico/patrimoniale della società di fenomeni esogeni.

Dal primo punto di vista, la società è fortemente impegnata – come evidenziato anche nel paragrafo su Ambiente – a ricondurre ad unità le modalità operative da applicare a tutti i contesti di *business* nella quale 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. Rientrano in questa tipologia di fattori di rischio anche quelli connessi alla regolamentazione dell'attività della società, tipica del settore, che dipende significativamente da decisioni, normative e affidamenti decisi dagli organi competenti, che possono avere un impatto rilevante sull'operatività aziendale.

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. Si rimanda a quanto più ampiamente descritto nelle note illustrative con riferimento ai rischi aziendali.

## INVESTIMENTI

Nel corso dell'esercizio la società ha realizzato investimenti per complessivi €/000 19.040 che nello specifico riguardano:

- €/000 13.085 afferenti ad autobus da TPL;
- €/000 3.961 afferenti ad autobus turistici di cui €/000 1.612 entrati in esercizio nel 2016;
- €/000 443 per mobilio, attrezzature e macchine d'ufficio;
- €/000 1.065 per software applicativi e progetto AVM;
- €/000 341 per ristrutturazioni sul plesso immobiliare di Sansepolcro;
- €/000 145 per attrezzatura varia.

Non si segnalano, nell'esercizio, acquisizioni di autobus con contratti di *leasing*.

Oltre a quanto indicato, si rileva nell'esercizio un incremento delle immobilizzazioni immateriali pari a circa €/000 18.358 relativamente alla rilevazione dell'Avviamento generato dall'operazione di fusione per incorporazione della società Umbria Mobilità Esercizio.

Di seguito la composizione del parco autobus da TPL al 31 dicembre 2015 suddivisa fra le tre Unità Operative di Firenze, Sansepolcro e Umbria.

Il parco di Firenze è composto da n. 182 bus TPL con età media pari a 11,3 anni e n. 31 bus dedicati ai servizi a mercato con età media pari a 10,6 anni.

Sono inoltre presenti nel parco n. 4 veicoli urbani concessi in comodato d'uso gratuito alla società controllante Ataf Gestioni S.r.l.. Nei primi giorni del 2016 il parco dei veicoli per il servizi a mercato è stato incrementato con l'ingresso in esercizio di n° 5 autobus a due piani. L'ingresso di questi mezzi ha consentito di riportare in linea due Euroclass, migliorando la criticità degli autobus destinati al TPL.

Il parco dell'Unità Operativa di Sansepolcro è composto da n. 57 autobus di TPL con età media pari a 12,76 e n. 5 NDR con età media pari a 9,54 di cui 3 utilizzati per i servizi su Roma e 2 in uso alla società controllante Busitalia Rail Service.

Il parco di Umbria risulta composto da n. 703 autobus di TPL con età media pari a 12,48.

## ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE

Nel corso dell'esercizio 2015 – come già illustrato nel paragrafo relativo ai principali eventi – la società ha sviluppato le proprie aree di *business* attraverso:

- la realizzazione della fusione per incorporazione della partecipazione nella società Umbria Mobilità Esercizio S.r.l.;
- il perfezionamento degli atti propedeutici alla costituzione della società Busitalia Veneto S.p.A. (controllata al 55%), attraverso il conferimento del "ramo Veneto" di Busitalia e del "ramo TPL" di APS Holding S.p.A., costituito dalla gestione del contratto di servizio urbano e suburbano del Comune di Padova, comprensivo del tram;
- l'acquisizione del 72,25% della partecipazione nella società Savit S.r.l. a seguito della fusione per incorporazione, di cui al punto precedente, in quanto partecipata dalla società Umbria Mobilità Esercizio. La società Savit S.r.l. ha per oggetto servizi di riparazione e manutenzione ordinaria e straordinaria di ogni tipo nonché altri eventuali servizi per autobus ed altri mezzi di trasporto. La stessa può inoltre commercializzare all'ingrosso o al dettaglio, autobus, camion, rimorchi, auto o ogni altro mezzo di trasporto per persona o cose, nonché componenti e/o ricambi per gli stessi. Potrà inoltre effettuare operazioni di noleggio dei suddetti automezzi, con o senza autista e fornire servizi di smaltimento, ammasso, deposito di rifiuti urbani e speciali di tutte le categorie riconducibili all'attività principale.

- l'acquisizione del 25% della partecipazione nella società City Boat S.r.l. divenendo pertanto una società collegata.

La società ha inoltre assicurato:

- 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 attraverso la realizzazione del progetto di fusione per incorporazione;
- 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 – 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 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 esprimere 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 2015 da Ataf Gestioni S.r.l. è da considerarsi sostanzialmente positivo. In particolare, il conto economico relativo all'esercizio 2015 registra:
  - o un EBITDA pari a €/000 9.073, con un leggero peggioramento di circa €/000 495 rispetto all'esercizio precedente;
  - o un EBIT positivo per circa €/000 768, contro un valore di circa €/000 1.169 registrato nel 2014 (con un peggioramento di €/000 401);
  - o un risultato netto positivo pari a €/000 103, contro una risultato di €/000 51 del 2014.
- l'andamento registrato nel 2015 da Busitalia Rail Service S.r.l. è da considerarsi positivo, dato che la società si è attestata:

- a livello di EBITDA, su un valore di €/000 2.288 su un valore della produzione di circa €/000 38.331; valore confermato anche a livello di EBIT, data la scarsità di ammortamenti pari a €/000 100 conseguenti ad una ridotta disponibilità di immobilizzazioni;
- a livello di risultato netto, un utile di €/000 1.317;
- l'andamento registrato nel 2015 da Busitalia Veneto S.p.A. riferito a solo 8 mesi di esercizio per il "ramo Veneto" di Busitalia in quanto la società è diventata operativa in data 1° aprile 2015 e riferito a solo 8 mesi di esercizio per il "ramo TPL" di APS Holding S.p.A. in quanto la società è diventata operativa il 1° maggio 2015 è anch'esso da considerarsi positivo, dato che la società si è attestata:
  - a livello di EBITDA, su un valore di circa €/000 4.654 su un valore della produzione di circa €/000 61.751; valore confermato anche a livello di EBIT, risultante pari a €/000 1.240 con un ammontare degli ammortamenti e svalutazioni €/000 3.414;
  - a livello di risultato netto, un utile di €/000 141;
- l'andamento registrato nel 2015 da Savit S.r.l. presenta un sostanziale pareggio della gestione ordinaria ma il risultato d'esercizio risulta influenzato negativamente da eventi straordinari, in particolare afferente ad una verifica fiscale effettuata dall'Agenzia delle Entrate, che ha determinato una perdita d'esercizio pari a €/000 234;

Le imprese consorziali partecipate dalla società, hanno chiuso il bilancio al 31 dicembre 2015 sostanzialmente in pareggio – connaturato alla natura di tali società. Le stesse assicurano la gestione dei contratti di servizio, ma con l'effettuazione dei servizi – attraverso risorse umane e tecniche – assicurate dai consorziati.

Per tutte le società controllate che esercitano direttamente i servizi di trasporto pubblico locale (Ataf Gestioni, Busitalia Veneto) l'aspetto più critico resta legato alla situazione finanziaria, ed in particolare alla mancanza di certezza nella effettiva disponibilità degli introiti di competenza della società da parte degli enti affidanti, in presenza invece di uscite (per stipendi, contributi, carburanti, ecc.) obbligati negli importi e nelle scadenze. Le persistenti difficoltà della finanza pubblica non permettono infatti di disporre di un panorama finanziario sufficientemente definito.

Nonostante questo, le società, ed in particolare Ataf Gestioni, sono riuscite a porre in essere un ambizioso programma di investimenti, fortemente focalizzato sul rinnovo del parco bus.

## 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 e 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.

## ALTRE INFORMAZIONI

### Sedi secondarie

In data 20 febbraio 2016 l'Assemblea dei soci ha istituito la sede secondaria della società, dove avrà luogo la rappresentanza stabile della Direzione Regionale Umbria, situata in Perugia Strada Santa Lucia, 4 cap. 06125.

### PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

#### Premessa

Busitalia ha attivi alcuni procedimenti finalizzati ad ottenere direttamente o indirettamente maggiori corrispettivi per servizi resi, ovvero a tutelare interessi legittimi in procedimenti amministrativi finalizzati a gare per l'aggiudicazione di servizi.

Nella Regione Toscana la società partecipa alle società consortili che sono gestori dei contratti con gli Enti affidanti toscani. Per quanto attiene ai servizi gestiti, nella Regione Toscana, dalle società ACV e AMV– competenti per i comprensori Mugello Valdiesieve e Chianti Valdarno – a seguito della transazione intervenuta nell'ultima parte del 2013 in ordine al riconoscimento da parte degli Enti affidanti di incrementi dall'ottobre 2010 fino al 31 dicembre 2014, si è interrotta la procedura di impugnazione degli atti d'obbligo che aveva caratterizzato gli ultimi anni. Anche per l'anno 2015 sono stati formalizzati gli accordi transattivi per il riconoscimento del supplemento di compensazione per il servizio reso addivenendo pertanto ad una ulteriore proroga degli effetti della transazione fino all'esito della procedura di gara indetta dalla Regione Toscana per i servizi urbani ed extra-urbani a lotto unico regionale. Per lo stato dei contenziosi in ordine alla gara regionale – gestiti attraverso la società consortile Mobit – si rimanda a quanto riportato nel paragrafo “Principali eventi dell'esercizio”.

Nella Regione Veneto, risultano tuttora pendenti i ricorsi avviati nei confronti degli Enti affidanti avverso le condizioni previste dagli atti d'obbligo, che non hanno avuto nel corso dell'esercizio 2015 significativi sviluppi.

#### **Contenzioso in materia penale**

La società è attrice in numerosi procedimenti connessi alla tutela dei propri interessi e dei propri dipendenti conseguenti ad eventi quali furti di gasolio, atti vandalici, aggressioni verso propri agenti e simili. Inoltre la società è subentrata a Sita S.p.A. nella costituzione di parte civile per il processo penale che vede coinvolti ex-dipendenti e terzi per fatti di concussione e truffa risalenti agli anni 2007-2008 connessi alla realizzazione del parcheggio intermodale nei pressi della stazione ferroviaria di Padova. Per tale questione sussiste pendente:

- un giudizio in fase di appello avanti la corte di Venezia (in prima istanza l'imputato è stato condannato alla pena di anni uno e mesi dieci non sospesi oltre alla rifusione dei danni in misura da quantificare a favore della società);
- un giudizio di primo grado avanti il Tribunale Collegiale di Padova, iniziato formalmente il 5 dicembre 2011 e per il quale solo ora si sta svolgendo l'istruttoria dibattimentale. Il termine dell'istruttoria è scaduto nella prima metà del 2014. La società è in attesa di definizione della procedura.

Si segnala infine che risulta tuttora pendente il procedimento riguardante le querele indirizzate dall'Amministratore Delegato e dal Direttore Regionale Veneto pro-tempore di Sita S.p.A. nel 2011 nei confronti dell'Avv. Faraon per il reato di cui all'art. 595 c.p. (diffamazione). Al momento della redazione del presente bilancio il procedimento risulta tuttora nella fase delle indagini preliminari.

Si segnala infine che risulta tuttora pendente il procedimento riguardante le querele indirizzate dall'Amministratore Delegato e dal Direttore Regionale Veneto pro-tempore di Sita S.p.A. nel 2011 nei confronti dell'Avv. Faraon per il reato di cui all'art. 595 c.p. (diffamazione). Al momento della redazione del presente bilancio il procedimento risulta tuttora nella fase delle indagini preliminari.

Si segnala infine che, con riferimento alla realtà Umbria:

- la società ha collaborato nel corso del 2015 con la Questura di Perugia fornendo informative e documentazione in ordine al procedimento penale avviato con riferimento a fatti antecedenti l'avvio della Società Umbria Mobilità Esercizio;
- in data 5 aprile 2016, è stato eseguito, presso gli uffici di Perugia della Direzione Regionale Umbria della Società nonché presso la Società Umbria TPL e Mobilità S.p.A., un sequestro di documentazione nell'ambito di indagini promosse dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia, per i reati di cui agli artt. 110, 81 cpv., 479 (falsità ideologica commessa da un pubblico ufficiale in atti pubblici), 640 bis c.p. (truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche), in relazione ai quali sono state notificate informazioni di garanzia con riferimento ad amministratori e dipendenti delle stesse società. Da quanto è dato comprendere dalla lettura delle sintetiche indicazioni contenute nei provvedimenti in questione, le indagini riguarderebbero la trasmissione dei dati all'Osservatorio Nazionale sulle politiche del TPL - avvenuta nel 2015 ma riferita ad esercizi precedenti, ai sensi del D.L. 95/2012 e del DPCM 11.3.2013 da parte delle società consorziali partecipate dalla Società, che esercitano i servizi di trasporto pubblico locale nella regione Umbria - ai fini della ripartizione, in favore delle Regioni a statuto ordinario, delle risorse stanziare nel Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze, in ragione del raggiungimento di determinati obiettivi di miglioramento, razionalizzazione ed efficienza del servizio, secondo criteri e modalità individuati espressamente dall'Osservatorio.

La Società sta fornendo la massima collaborazione all'autorità giudiziaria, al fine di favorire per quanto possibile una pronta conclusione delle vicende.

## **PROCEDIMENTI CIVILI ED AMMINISTRATIVI**

### ***Gara per l'acquisizione di Ataf Gestioni S.r.l.***

Risulta tuttora pendente presso il TAR della Toscana il ricorso presentato da Autolinee Toscane S.p.A. c/Ataf S.p.A. e Busitalia – Sita Nord S.r.l. - CAP Soc. Cooperativa - Autoguidovie S.p.A. (R.G. 1094/2012) tendente ad ottenere l'annullamento della determinazione n. 11198 del 20 giugno 2012 con la quale Ataf S.p.A. provvedeva all' esclusione dalla procedura di gara Autolinee Toscane e conseguente richiesta di annullamento del provvedimento di aggiudicazione, di tutti gli atti della procedura ad evidenza pubblica finalizzata alla cessione del 100% del capitale di Ataf Gestioni S.r.l., nonché risarcimento danno. Al momento non si ha notizia della data di fissazione dell'udienza.

### **Contenzioso in materia giuslavoristica**

La società è interessata da un ordinario contenzioso (pretese di inquadramento in categorie superiori o impugnazione di procedimenti disciplinari o per esonero di personale), per il quale è stato accantonato specifico fondo.

Per quanto concerne il contenzioso del lavoro sorto, proseguito e definito nel corso dell'anno 2015 e che vede coinvolta, sia in via esclusiva che parziale, Busitalia Sita Nord, si evidenzia una causa, insorta precedentemente all'esercizio 2015, e che ha visto soccombente la società sia nel giudizio di primo grado che in quello di appello ma relativamente al quale pende ricorso in Cassazione. E' pendente un ricorso notificato nel 2014 per una mancata assunzione, da parte di Sita S.p.A., in ottemperanza a quanto previsto dall'atto transattivo sottoscritto da detta società - nel 2008 - presso l'allora Direzione Provinciale del Lavoro di Potenza.

Con riferimento invece alle vertenze attivate da tempo presso la *business unit* Veneto in ordine al riconoscimento della contrattazione integrativa vigente presso le imprese preesistenti all'assunzione del servizio da parte di Sita S.p.A. ed alla disdetta degli accordi aziendali di secondo livello intervenuta nel 2010, si ricorda che lo specifico fondo accantonato negli esercizi antecedenti la data di efficacia della scissione di Sita S.p.A. è rimasto nella titolarità di quest'ultima, unitamente alla titolarità del contenzioso.

Come già esplicitato nel paragrafo relativo alle relazioni sindacali della presente relazione, l'intervenuto accordo in ordine al contratto integrativo aziendale unico di Busitalia consente di considerare superato il contenzioso in argomento.

### **Contenzioso in materia fiscale**

In data 11 dicembre 2015, l'Agenzia delle Entrate ha avviato un controllo nei confronti di Busitalia al fine di esaminare, per il periodo d'imposta 2013, la spettanza delle agevolazioni per la determinazione del valore della produzione netta, di cui all'art. 11, comma 1, lett. a), n. 2), 3) e 4), del D. Lgs. 15 dicembre 1997, n.446.

In data 30 dicembre 2015 è stato notificato alla società il "processo verbale di constatazione" elevato dalla Direzione Regionale del Lazio dell'Agenzia delle Entrate, con il quale sono stati formulati alcuni rilievi ai fini dell'IRAP per il periodo d'imposta 2013.

L'ipotesi contestata alla società è quella di indebita fruizione dell'agevolazione relativa al c.d. "cuneo fiscale" ai fini Irap con riferimento all'attività di trasporto pubblico locale nelle regioni Toscana, Umbria e Veneto. Secondo l'Amministrazione finanziaria l'agevolazione in parola non spetterebbe alla società, in quanto l'attività di TPL rientrerebbe tra le attività escluse dal c.d. "cuneo fiscale", perché – secondo l'interpretazione dei verificatori – esercitata in concessione e a tariffa. Pertanto, per l'anno d'imposta 2013, viene proposto il recupero a tassazione ai fini IRAP dell'importo complessivo di Euro 12.868.127 e di Euro 7.743.491 per contributi previdenziali e assistenziali.

Poiché il processo verbale di constatazione, per la sua natura di atto istruttorio, non è autonomamente impugnabile né costituisce titolo esecutivo, un eventuale ricorso potrà essere esperito unicamente nel caso di notifica di un atto di contestazione o di accertamento, che potrà essere emanato dal competente Ufficio delle Entrate solo dopo il decorso di 60 giorni dalla notifica del processo verbale di constatazione.

La società è confidente di aver operato correttamente e che la procedura non potrà che concludersi positivamente.

### **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 è soggetta ad attività di direzione e coordinamento della controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. Si evidenzia che - oltre alle Linee Guida e alle Disposizioni Organizzative – la società tiene in considerazione e segue, nell'operatività, le indicazioni emesse dalla stessa Capogruppo. In particolare si evidenzia ancora che la società si è attenuta alle Disposizioni di Gruppo ed alle indicazioni della Capogruppo, riguardo le scelte operate per le operazioni poste in essere con riferimento alla Responsabilità Amministrativa della società (D.lgs. n. 231 del 8/6/2001).

### **Decreto legislativo 231/2001**

In attuazione del piano delle verifiche ex D.lgs. 231/01 l'Organismo di Vigilanza ha eseguito un'attività di audit sull'attuazione e l'osservanza in Busitalia delle norme in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro.

La società in tale ambito ha assicurato un livello di conformità alla legge, che consente di validare il funzionamento dei controlli interni "sufficiente". Le uniche anomalie rilevate sotto il profilo del funzionamento dei controlli interni riguardano l'individuazione di lavoratori non rientranti in alcuna unità produttiva ed il riscontro di imprecisioni in tema di formazione.

Con riferimento ai risultati emersi, la società ha attuato azioni migliorative introducendo gli strumenti necessari al fine di assicurare il rispetto delle prescrizioni legislative in materia di sicurezza sul lavoro. Nel mese di luglio c.a. è stato svolto con esito positivo l'audit per la certificazione OHSAS 180001 del Sistema di gestione della Sicurezza sul lavoro delle unità operative della Toscana. Si rileva inoltre, che nel corso del 2015, l'Organismo di Vigilanza ha avviato l'attività consistente in un *follow up* sugli acquisti di autoveicoli che risulta ancora in corso e pertanto non ancora esitata.

In data 3 marzo 2015 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato il rinnovo della composizione dell'Organismo di Vigilanza in linea con le previsioni della Disposizione di Gruppo n. 175/P del 28 luglio 2014.

A maggio 2015 sono intervenuti due provvedimenti normativi che hanno introdotto novità in materia di reati-presupposto della responsabilità amministrativa degli enti:

- Legge 22 maggio 2015 n. 68 "Disposizioni in materia di delitti contro l'ambiente" che ha introdotto nel codice penale, i delitti di inquinamento ambientale, disastro ambientale, delitti colposi contro l'ambiente, traffico e abbandono di materiale ad alta radioattività, delitti associativi aggravati. Tali delitti sono stati contestualmente inseriti fra gli illeciti ambientali di cui all'art. 25-undicies del D.lgs. n. 231/01 quale presupposto della responsabilità amministrativa degli enti;
- Legge 27 maggio 2015, n. 69 "Disposizioni in materia di delitti contro la pubblica amministrazione, di associazioni di tipo mafioso e di falso in bilancio" che ha modificato le disposizioni sulla responsabilità amministrativa degli enti in relazione ai reati societari e introdotto modifiche ad alcuni delitti contro la P.A. concernenti principalmente l'apparato sanzionatorio definito per le persone fisiche autori dei reati.

Tali novità normative sono state oggetto di esame nell'attività di aggiornamento del Modello Organizzativo della società avviata nella seconda parte dell'esercizio 2015. Nelle previsioni del Modello Organizzativo sono state richieste ai responsabili dei processi a rischio di reato, le informative annuali nelle quali deve essere indicato lo stato di attuazione degli "adeguamenti" dei controlli interni allo scopo di garantire un'efficace prevenzione dei reati. In tale ambito la società non ha ricevuto segnalazioni di commissione di reati né di comportamenti contrastanti con il Modello organizzativo di prevenzione dei reati.

### **Information and Communication Technology**

Busitalia nel corso del 2015 ha avuto notevoli cambiamenti riguardo alla distribuzione delle sedi aziendali sia nel territorio fiorentino, integrandosi completamente con le sedi di Ataf Gestioni S.r.l. sia nel territorio umbro, a seguito della fusione per incorporazione di Umbria Mobilità Esercizio, dove è stata attivata a fine anno la linea con Perugia e si completerà, nel corso del 2016, il passaggio definitivo dell'infrastruttura IT all'unica rete Busitalia.

Allo stesso tempo sono state effettuate le opportune modifiche di infrastruttura per la cessione del ramo di azienda "Veneto" nella controllata Busitalia Veneto S.p.A..

I sistemi di Gruppo sono stati implementati per venire incontro alla nuova organizzazione di Busitalia in particolare l'istanza SAP è stata adeguata alle nuove necessità e al modello di controllo scelto. Sono state definite e aggiornati i ruoli e le utenze secondo nuovi *template* di ciclo attivo, passivo e amministrativo.

Nel corso dell'anno è stato attivato il sistema di bigliettazione AEP a bordo dei bus utilizzati per i servizi a mercato. Sono state completate tutte le attività necessarie all'avvio dell'applicazione dell'Accordo di II° livello sui sistemi del movimento e del personale.

Nel corso dell'anno è stato siglato un accordo tra Busitalia, Mizar ed Selex Es per l'integrazione della piattaforma del progetto AVM, esistente nella società controllata Ataf Gestioni S.r.l. pertanto entro la metà del 2016 tutta la flotta delle società Busitalia e della controllata Ataf Gestioni S.r.l. sarà gestita da un unico sistema.

### **Contratti di acquisto rilevanti perfezionati nel 2015**

In data 21 luglio 2015, è stato stipulato tra Busitalia Sita Nord S.r.l. e la consociata Ferservizi S.p.A. il contratto per l'affidamento dell'incarico relativo all'erogazione dei "Servizi di Acquisto". Il contratto ha validità dalla data di stipula fino al 31 dicembre 2018. Tale incarico, in data 22 luglio 2015, è stato oggetto di cessione parziale a favore delle controllate Ataf Gestioni S.r.l. e Busitalia Veneto S.p.A..

In data 26 marzo 2015, è stato stipulato tra Busitalia Sita Nord S.r.l. e BravoSolution Italia S.p.A. il contratto applicativo dell'Accordo Quadro n. 57/2011/ADG del 31 maggio 2011 per la realizzazione di una piattaforma di *e-sourcing* (portale acquisti). La piattaforma con la denominazione "Portale Acquisti Busitalia" è operativa dal 16 aprile 2015 (disponibile all'indirizzo <https://www.buybusi.it>).

In data 14 settembre 2015, è stato stipulato da Ferservizi S.p.A. con la Q8 Quaser S.r.l. l'Accordo Quadro per la fornitura di gasolio per trazione per i lotti di interesse delle società del "Gruppo" Busitalia. L'Accordo Quadro in questione, per l'emissione degli applicativi di acquisto è operativo dal 19 ottobre 2015.

In data 23 dicembre 2015, è stato stipulato tra Busitalia Sita Nord S.r.l. - Direzione Regionale Umbria - e Eni S.p.A. l'Accordo Quadro per la fornitura di gas naturale a prevalente uso per autotrazione per le società partecipate da Busitalia.

## **FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO**

I fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio e prima dell'approvazione del progetto di bilancio da parte del Consiglio di Amministrazione, sono riportati nell'apposita sezione delle Note Esplicative cui si rimanda.

## **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

Il processo di efficientamento complessivo dei processi industriali della società e delle sue controllate ha conosciuto significative tappe nel corso del 2015, sia con riferimento alla produttività complessiva della forza lavoro, sia attraverso significativi interventi nella gestione del parco bus, delle polizze assicurative e dei rapporti con i terzi in genere, percorso che ha consentito di confermare un trend sostanzialmente positivo, e di poter evidenziare per il 2016 aspettative di continuazione del trend di crescita.

La società sta poi continuando l'attenta valutazione delle prospettive offerte dal mercato, attraverso la partecipazione a tutte le iniziative che assicurino adeguato ritorno al capitale investito nella consapevolezza di essere in grado di rispondere a logiche rigorose di adozione di criteri di costi standard, anche in considerazione del livello di sicurezza e di aderenza alle norme complessive del settore che la società garantisce.

In tale ambito elemento di sicuro interesse è costituito dal ruolo fondamentale dell'integrazione dell'offerta tra ferro e gomma, ambito nel quale sono in corso numerosi progetti, anche approfittando della favorevole circostanza che vede nella Regione Umbria la gestione del trasporto pubblico locale nelle sue varie articolazioni interamente affidato a società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Si fa infine riferimento a quanto già ampiamente descritto in altra parte della presente Relazione con riferimento alla gara TPL Toscana ed ai relativi effetti potenziali sulla gestione.

## **PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO**

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2015, evidenzia un utile netto di Euro 8.383.009 che si propone di destinare a riserva legale per Euro 419.150 (pari al 5%) e riportare a nuovo per Euro 7.963.859.

*Roma, 17 marzo 2016*

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

## **Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015 Prospetti contabili**

**Prospetto della situazione patrimoniale – finanziaria**

		<i>valori in unità di euro</i>	
	<b>Note</b>	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
<b>Attività</b>			
Immobili, impianti e macchinari	6	61.094.104	30.041.610
Investimenti immobiliari		-	-
Attività immateriali	7	20.560.055	1.403.970
Attività per imposte anticipate	8	1.029.164	388.395
Partecipazioni	9	16.991.005	47.450.914
Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	10	1.002.011	1.005.186
Crediti commerciali non correnti		-	-
Altre attività non correnti	11	36.279	-
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>100.712.618</b>	<b>80.290.075</b>
Contratti di costruzione		-	-
Rimanenze	12	2.928.088	1.263.658
Crediti commerciali correnti	13	58.947.588	30.779.058
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	10	5.734.291	14.288.190
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	14	5.798.255	2.995.722
Crediti tributari	15	617.698	10.560
Altre attività correnti	11	18.052.840	8.705.561
<b>Totale attività correnti</b>		<b>92.078.760</b>	<b>58.042.749</b>
<b>Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione</b>		<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totale attività</b>		<b>192.791.378</b>	<b>138.332.824</b>
<b>Patrimonio netto</b>			
Capitale sociale	16	31.000.000	25.510.500
Riserve	16	-	-
Riserve di valutazione	16	(2.937.250)	(2.222.567)
Altre riserve	16	8.981.040	8.872.659
Utili (Perdite) portati a nuovo	16	(4.638.842)	5.176.400
Utile (Perdite) d'esercizio	16	8.383.009	2.167.617
<b>Totale Patrimonio Netto</b>		<b>40.787.957</b>	<b>39.504.609</b>
<b>Passività</b>			
Finanziamenti a medio/lungo termine	17	11.899.224	7.260.915
TFR e altri benefici ai dipendenti	18	23.280.160	12.706.960
Fondi rischi e oneri	19	8.684.263	6.277.304
Passività per imposte differite	8	519.763	519.763
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)		-	-
Debiti commerciali non correnti		-	-
Altre passività non correnti	20	13.432	53.932
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>44.396.842</b>	<b>26.818.874</b>
Debiti verso soci per finanz.Gruppo	17	30.988.468	36.477.968
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	17	13.554.162	4.052.864
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri		-	-
Debiti commerciali correnti	21	38.428.011	18.897.136
Debiti per imposte sul reddito		-	-
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	10	1.111.208	-
Altre passività correnti	20	23.524.730	12.581.372
<b>Totale passività correnti</b>		<b>107.606.579</b>	<b>72.009.340</b>
<b>Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione</b>		<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totale passività</b>		<b>152.003.421</b>	<b>98.828.214</b>
<b>Totale Patrimonio Netto e passività</b>		<b>192.791.378</b>	<b>138.332.824</b>

**Conto economico**

	Note	valori in unità di euro	
		2015	2014
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	22	130.559.299	90.027.623
Altri proventi	23	23.709.253	9.025.368
<b>Totale ricavi operativi</b>		<b>154.268.552</b>	<b>99.052.991</b>
Costo del personale	24	(74.440.434)	(39.258.115)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	25	(18.193.895)	(15.195.163)
Costi per servizi	26	(36.446.497)	(30.754.698)
Costi per godimento beni di terzi	27	(3.273.810)	(886.374)
Altri costi operativi	28	(4.371.356)	(3.530.705)
Capitalizzazioni costi per lavori interni		-	-
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(136.725.992)</b>	<b>(89.625.055)</b>
<b>Ammortamenti</b>	29	<b>(9.719.981)</b>	<b>(3.947.263)</b>
<b>Svalutazioni e perdite (riprese) di valore</b>	30	<b>(658.247)</b>	<b>(267.540)</b>
<b>Accantonamenti</b>	31	<b>(117.658)</b>	-
<b>Risultato operativo</b>		<b>7.046.674</b>	<b>5.213.133</b>
<b>Proventi e oneri finanziari</b>			
Proventi finanziari	32	4.033.645	182.306
Oneri finanziari	33	(2.137.718)	(1.636.991)
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>8.942.601</b>	<b>3.758.448</b>
Imposte sul reddito	34	(559.592)	(1.590.831)
<b>Risultato del periodo delle attività continuative</b>		<b>8.383.009</b>	<b>2.167.617</b>
<b>Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali</b>		-	-
<b>Risultato netto d'esercizio</b>		<b>8.383.009</b>	<b>2.167.617</b>

**Prospetto di conto economico complessivo**

	Note	<i>valori in unità di euro</i>	
		2015	2014
<b>Risultato netto d'esercizio</b>		<b>8.383.009</b>	<b>2.167.617</b>
<b>Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) del periodo:</b>			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	18	668.654	(1.124.487)
Effetto fiscale Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	18	(160.477)	310.706
<b>Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) del periodo se sono soddisfatte determinate condizioni:</b>			
Attività finanziarie			
Quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari			
Effetto fiscale della quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari			
Variazioni di <i>fair value</i> degli investimenti finanziari disponibili per la vendita	10	(3.175)	(2.676)
Variazioni di <i>fair value</i> degli investimenti finanziari disponibili per la vendita			
Differenze di cambio			
<b>Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali</b>		<b>505.002</b>	<b>(816.457)</b>
<b>Conto economico complessivo dell'esercizio</b>		<b>8.888.011</b>	<b>1.351.160</b>

## Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

*valori in unità di euro*

	Patrimonio Netto										
	Riserve					Riserve di valutazione					Totale Patrimonio Netto
	Capitale sociale	Riserva legale straordinaria	Riserva 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 d'esercizio	Utili (perdite)			
<b>Saldo al 1 gennaio 2014</b>	<b>15.000.000</b>	<b>473.031</b>	<b>-</b>	<b>8.249.598</b>	<b>3.592</b>	<b>(1.409.702)</b>	<b>7.316.519</b>	<b>2.325.842</b>	<b>3.000.588</b>	<b>27.642.949</b>	
Aumento di capitale	10.510.500									10.510.500	
Distribuzione dividendi										-	
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		150.029					150.029	2.850.559	(3.000.588)	-	
Altri movimenti										-	
Utili/(Perdite) complessivo rilevato					(2.676)	(813.781)	(816.457)		2.167.618	1.351.161	
di cui:										-	
Attività finanziarie disponibili alla vendita					(2.676)		(2.676)			(2.676)	
Utili/(Perdite) relativi ai benefici attuariali					(1.124.487)		(1.124.487)			(1.124.487)	
Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali					310.706		310.706			310.706	
Utili/(Perdite) d'esercizio									2.167.618	2.167.618	
<b>Saldo al 31 dicembre 2014</b>	<b>25.510.500</b>	<b>623.060</b>	<b>-</b>	<b>8.249.598</b>	<b>916</b>	<b>(2.223.483)</b>	<b>6.650.091</b>	<b>5.176.401</b>	<b>2.167.618</b>	<b>39.504.610</b>	
Aumento di capitale	5.489.500									5.489.500	
Distribuzione dividendi										-	
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		108.382					108.382	2.059.236	(2.167.618)	0	
Altri movimenti										(13.094.164)	
Utili/(Perdite) complessivo rilevato					(3.175)	(1.219.686)	(1.219.686)	(11.874.478)	8.383.009	8.888.011	
di cui:										-	
Attività finanziarie disponibili alla vendita					(3.175)		(3.175)			(3.175)	
Utili/(Perdite) relativi ai benefici attuariali					668.654		668.654			668.654	
Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali					(160.477)		(160.477)			(160.477)	
Utili/(Perdite) d'esercizio									8.383.009	8.383.009	
<b>Saldo al 31 dicembre 2015</b>	<b>31.000.000</b>	<b>731.442</b>	<b>-</b>	<b>8.249.598</b>	<b>(2.259)</b>	<b>(2.934.991)</b>	<b>6.043.790</b>	<b>(4.638.842)</b>	<b>8.383.009</b>	<b>40.787.957</b>	

**Rendiconto finanziario**

	<i>valori in unità di euro</i>	
	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Utile/(perdita) di esercizio</b>	<b>8.383.009</b>	<b>2.167.617</b>
Imposte sul reddito	559.592	1.590.831
Proventi/Oneri finanziari	354.282	1.168.725
Ammortamenti	9.719.981	3.947.263
Accantonamento fondi	3.775.827	1.668.113
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	236.006	285.960
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	5.698	106.676
Variazione delle rimanenze	349.897	37.233
Variazione dei crediti commerciali	(15.265.684)	2.430.831
Variazione dei debiti commerciali	26.527.042	(12.360.290)
Variazione delle altre attività e passività	(25.294.070)	(3.173.217)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(419.007)	(82.163)
Pagamento benefici ai dipendenti	(2.197.315)	(307.699)
Variazione dei crediti/debiti per imposte che non generano flussi di cassa	160.476	(925.007)
<b>Flussi di cassa generati (assorbiti) da attività operativa</b>	<b>6.895.734</b>	<b>(3.445.127)</b>
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(17.975.219)	(1.400.739)
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(1.064.852)	(919.405)
Investimenti in partecipazioni	(550.555)	(34.822.614)
Contributi	2.818.609	224.712
Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	27.772	(68.469)
<b>Flussi di cassa generati (assorbiti) da attività di investimento</b>	<b>(16.744.246)</b>	<b>(36.986.515)</b>
Variazione delle attività/passività finanziarie	1.668.283	(15.054.580)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio\lungo termine	7.785.255	2.720.769
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	3.880.096	30.222.200
Proventi/oneri finanziari che non generano flussi di cassa	(2.486.192)	(1.168.725)
Variazioni patrimonio netto	(162.956)	10.507.824
<b>Flussi di cassa generati (assorbiti) da attività di finanziamento</b>	<b>10.684.486</b>	<b>27.227.488</b>
<b>Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo</b>	<b>835.974</b>	<b>(13.204.153)</b>
<b>Disponibilità liquide generate/(assorbite) dal conferimento del "ramo Veneto"</b>	<b>(1.733.215)</b>	<b>-</b>
<b>Disponibilità liquide generate/(assorbite) dalla fusione Umbria Mobilità Esercizio</b>	<b>3.699.775</b>	<b>-</b>
<b>Rettifica disponibilità liquide periodo precedente</b>	<b>(49.015)</b>	<b>-</b>
<b>Disponibilità liquide a inizio periodo</b>	<b>3.044.736</b>	<b>16.248.889</b>
<b>Disponibilità liquide a fine periodo</b>	<b>5.798.255</b>	<b>3.044.736</b>

## Note al bilancio

### 1 Premessa

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 è stato predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards*, emanati dall'*International Accounting Standards Board*, adottati dall'Unione Europea ("EU-IFRS"). Occorre in particolare segnalare che Busitalia Sita Nord S.r.l. si è avvalsa della facoltà prevista dal Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare, ai sensi degli articoli 3 e 4 del suddetto decreto legislativo, la società ha applicato gli EU-IFRS per la redazione del bilancio separato a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011.

### 2 Società

Busitalia Sita Nord S.r.l. (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. Gli Amministratori in data 17 marzo 2016 hanno approvato il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015 e la sua messa a disposizione degli azionisti nei termini previsti dalla legge. Il presente bilancio sarà sottoposto per l'approvazione all'Assemblea in data 29 aprile 2016 e sarà depositato 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 dal paragrafo 4(a) dell'IFRS 10, ha redatto il bilancio separato. Il bilancio consolidato ad uso pubblico viene redatto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da cui Busitalia è direttamente controllata. La Capogruppo ha sede in Roma, in Piazzale 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, ai sensi dell'articolo 14 del D.Lgs. 39/2010.

### 3 Criteri di redazione del bilancio

Come precedentemente indicato, il bilancio di esercizio è stato predisposto in conformità agli EU-IFRS, intendendosi per tali tutti gli *International Financial Reporting Standards* (IFRS), tutti gli *International Accounting Standards* (IAS), tutte le interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC), precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee* (SIC) adottati dall'Unione Europea e contenuti nei relativi Regolamenti UE, e in vigore alla chiusura dell'esercizio. In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi esposti 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.

Il bilancio è redatto e presentato in Euro, che rappresenta la valuta funzionale della società e cioè 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.

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dalla società, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio":

- il Prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria è stato predisposto classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- 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; inoltre a seguito dell' emendamento allo IAS 1 – Presentazione del bilancio– la società espone separatamente tutti i componenti presentati tra gli Altri utili/(perdite) complessivi a seconda che essi possano essere o meno, riclassificati successivamente a conto economico.
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il "metodo indiretto".

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. Si rinvia alla Relazione sulla Gestione per maggiori dettagli. La descrizione delle modalità attraverso le quali la società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva nota 5 - Gestione dei rischi finanziari.

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

#### **4 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	0%
Fabbricati industriali	2%
Fabbricati civili strumentali	2%
Attrezzature industriali:	
Macchinari e attrezzature	10%
Autobus per lo svolgimento del servizio di TPL	6,25%
Autobus da noleggio	12,5%
Veicoli ferro	3,70%
Navi e natanti	15%
Altri beni:	
Mobili e arredi	12%
Macchine d'ufficio elettroniche	20%
Telefoni cellulari	20%

### Beni in locazione finanziaria

Le immobilizzazioni materiali possedute in virtù di contratti di locazione finanziaria, attraverso i quali sono sostanzialmente trasferiti alla società i rischi e i benefici legati alla proprietà, sono riconosciute come attività della società al loro valore corrente alla data di stipula del contratto o, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per la *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*.

### 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 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 immobilizzazioni immateriali:

(a) *Concessioni, licenze e marchi*

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

I costi delle licenze *software*, inclusi 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 spesi 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, 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 al lordo delle imposte 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* 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 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.

Le partecipazioni sono assoggettate periodicamente ad *impairment test* al fine di verificare che non vi siano eventuali perdite di valore. Tale test viene effettuato ogni volta in cui vi sia l'evidenza di una probabile perdita di valore delle partecipazioni. Il metodo di valutazione utilizzato è effettuato determinando il valore d'uso sulla base del *Discounted Cash Flow*, applicando il metodo descritto nelle "Perdite di valore delle attività". Qualora si evidenziasse la necessità di procedere ad una svalutazione, questa verrà addebitata a conto economico nell'esercizio in cui è rilevata.

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.

## Aggregazione aziendale

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.

In presenza di acquisizioni di partecipazioni di controllo dalla comune controllante (“*Business combination under common control*”), fattispecie esclusa dall'ambito di applicazione obbligatoria dell'IFRS 3 e in assenza di un principio di IAS/IFRS di riferimento, tali operazioni sono contabilizzate 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 e dall'OPI 2 (orientamenti preliminari di Assirevi in tema di IFRS), relativi al trattamento contabile delle “*business combination of entities under common control* nel bilancio d'esercizio e nel bilancio consolidato”.

Nella ricerca di un trattamento contabile che rientri nell'ambito concettuale del *Framework* e che soddisfi i criteri dello IAS 8.10, l'elemento critico è rappresentato dal fatto che il principio contabile prescelto per rappresentare le operazioni *under common control* deve riflettere la sostanza economica delle stesse, indipendentemente dalla loro forma giuridica.

La presenza o meno di “sostanza economica” appare pertanto l'elemento chiave da porre alla base della scelta del principio contabile.

La sostanza economica deve consistere in una generazione di valore aggiunto per il complesso delle parti interessate (quale ad esempio maggiori ricavi, risparmi di costi, realizzazioni di sinergie) che si concretizzi in significative variazioni nei flussi di cassa ante e post operazione delle attività trasferite. A questi fini ha scarsa rilevanza la struttura legale posta in essere per effettuare l'operazione.

In caso di assenza di sostanza economica, il criterio applicato per la contabilizzazione di tali operazioni è quello della continuità di valori delle attività nette trasferite. Le attività nette sono pertanto rilevate nel bilancio ai valori di libro che risultano dalla contabilità delle società partecipanti all'aggregazione prima dell'operazione. La differenza risultante tra il prezzo dell'acquisizione e il valore netto contabile delle attività e passività acquisite è contabilizzata a rettifica delle riserve di patrimonio netto.

In caso di presenza di sostanza economica, alla cui base sono previste significative sinergie di costo, la differenza tra il prezzo della transazione ed il valore di carico delle attività oggetto del trasferimento è contabilizzata nel conto economico.

## Strumenti Finanziari

### (a) Attività finanziarie e crediti commerciali

Le attività finanziarie sono iscritte inizialmente al *fair value* e classificate nella categoria crediti e finanziamenti attivi, attività disponibili per la vendita o attività finanziarie al *fair value* con contropartita nel conto economico, in funzione della relativa natura e dello scopo per cui sono state acquistate.

Le attività finanziarie sono contabilizzate alla data di negoziazione dell'operazione di acquisizione/vendita e sono rimosse dal bilancio quando il diritto di ricevere i relativi flussi di cassa si è estinto e la società ha sostanzialmente trasferito tutti i rischi e benefici relativi allo strumento finanziario e il relativo controllo.

### (b) Crediti e finanziamenti

Per crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari non derivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. In particolare, nella presente categoria sono classificate le seguenti voci del prospetto della situazione patrimoniale – finanziaria: “Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)”, “Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)” e “Crediti commerciali correnti”.

I crediti e finanziamenti attivi sono contabilizzati inizialmente al *fair value* e successivamente valutati con il metodo del costo ammortizzato in base al criterio del tasso di interesse effettivo, al netto del fondo svalutazione. I crediti e finanziamenti attivi sono inclusi nell'attivo corrente, ad eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai dodici mesi rispetto alla data di bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente.

Le perdite su crediti e finanziamenti attivi sono contabilizzate in bilancio quando si riscontra un'evidenza oggettiva che la società non sarà in grado di recuperare il credito dovuto dalla controparte sulla base dei termini contrattuali. L'evidenza oggettiva include eventi quali:

- significative difficoltà finanziarie dell'emittente o debitore;
- contenziosi legali aperti con il debitore relativamente a crediti;
- probabilità che il debitore dichiari bancarotta o che si aprano altre procedure di ristrutturazione finanziaria.

L'importo della svalutazione viene misurato come differenza tra il valore contabile dell'attività e il valore attuale degli attesi futuri flussi finanziari e rilevato nel conto economico nella voce “Svalutazioni e perdite (riprese) di valore”. I crediti e finanziamenti attivi non recuperabili sono rappresentati nella situazione patrimoniale e finanziaria al netto del fondo svalutazione. Se nei periodi successivi vengono meno le motivazioni delle svalutazioni precedentemente effettuate, il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del metodo del costo ammortizzato.

La società cede parte dei propri crediti commerciali attraverso operazioni di factoring. Tali operazioni possono essere pro-solvendo 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 disponibili per la vendita*

Le attività finanziarie disponibili per la vendita sono strumenti finanziari non derivati esplicitamente designati in questa categoria e sono compresi nelle attività non correnti, fatta eccezione per quelle attività per le quali gli amministratori intendano procedere con la cessione nei dodici mesi successivi alla data di bilancio.

Le attività finanziarie disponibili per la vendita sono inizialmente rilevate al *fair value*, incrementate dei costi accessori e successivamente sono valutate al *fair value*, imputando i successivi utili o perdite da valutazione a una riserva di patrimonio netto. La loro imputazione a conto economico è effettuata solo nel momento in cui l'attività finanziaria viene effettivamente ceduta, ovvero, nel caso di variazioni cumulate negative al momento che le stesse sono considerate durature e significative.

Eventuali dividendi derivanti da partecipazioni iscritte nella categoria in oggetto sono imputati nel conto economico, nel momento in cui sorge in capo alla società il diritto a ricevere il relativo pagamento.

La società valuta a ogni data di bilancio se esiste un'oggettiva evidenza di perdita di valore delle attività finanziarie. Nel caso di partecipazioni classificate come disponibili per la vendita, una riduzione nel *fair value* della partecipazione al di sotto del costo iniziale è considerato un indicatore di perdita di valore. Nel caso esista questo tipo di evidenza, per le attività finanziarie disponibili per la vendita, la perdita cumulata – calcolata come la differenza tra il costo di acquisizione e il *fair value* alla data del bilancio al netto di eventuali perdite di valore contabilizzate precedentemente nel conto economico – è trasferita dal patrimonio netto e riconosciuta nel conto economico. Tali perdite si cristallizzano e pertanto non possono essere successivamente ripristinate a conto economico. Le variazioni dei tassi di cambio relative alle partecipazioni iscritte nella categoria delle attività finanziarie disponibili per la vendita sono rilevate nell'ambito della specifica riserva del patrimonio netto.

*(d) Attività finanziarie al fair value con contropartita nel conto economico*

Le attività finanziarie al *fair value* con contropartita nel conto economico sono rappresentate da titoli detenuti per la negoziazione, in quanto acquisiti allo scopo di essere ceduti nel breve termine. I derivati sono valutati come titoli detenuti per la negoziazione, a meno che non siano contabilmente designati come strumenti finanziari di copertura.

Le attività finanziarie con contropartita nel conto economico sono inizialmente rilevate al *fair value* e i relativi costi accessori sono spesi immediatamente nel conto economico. Successivamente, tali attività sono valutate al *fair value* con contabilizzazione a conto economico della relativa variazione.

**Strumenti finanziari derivati***Stima del fair value*

Il *fair value* degli strumenti finanziari quotati in un mercato attivo è basato sui prezzi di mercato alla data di bilancio. Il *fair value* degli strumenti finanziari non quotati in un mercato attivo è invece determinato utilizzando tecniche di valutazione basate su una serie di metodi e assunzioni legate a condizioni di mercato alla data di bilancio. Date le caratteristiche di breve termine dei crediti e dei debiti commerciali, si ritiene che i valori di carico rappresentino una buona approssimazione del *fair value*.

Di seguito si riporta la classificazione dei *fair value* degli strumenti finanziari sulla base dei seguenti livelli gerarchici:

Livello 1: *fair value* determinato con riferimento a prezzi quotati (non rettificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici;

Livello 2: *fair value* determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili osservabili su mercati attivi;

Livello 3: *fair value* determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili di mercato non osservabili.

### **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**

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.

### *TFR e altri benefici ai dipendenti*

Le società hanno 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 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 quanto 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 tale ultima posta, 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.

*(a) 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 impianti vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

*(b) 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 prestazioni", 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 alla 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 ed interpretazioni di prima adozione**

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2015.

#### **IFRIC 21 – Tributi**

In data 20 maggio 2013 lo IASB ha emesso l'interpretazione IFRIC 21 – "Tributi", la quale costituisce un'interpretazione dello IAS 37 – "Accantonamenti, passività ed attività potenziali". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.634 del 13 giugno 2014. L'IFRIC 21 chiarisce quando un'entità deve rilevare una passività per il pagamento di tributi imposti dal governo, ad eccezione di quelli già disciplinati da altri principi (es. IAS 12 – Imposte sul reddito). Uno dei requisiti richiesti dallo IAS 37 per l'iscrizione di una passività è rappresentato dall'esistenza di un'obbligazione attuale in capo alla società quale risultato di un evento passato (fatto vincolante). L'interpretazione chiarisce che il fatto vincolante, che dà origine ad una passività per il pagamento del tributo, risiede nella normativa di riferimento dalla quale scaturisce il pagamento dello stesso.

L'IFRIC 21 è applicabile dagli esercizi che hanno inizio dal 17 giugno 2014 o successivamente.

L'applicazione dell'interpretazione non ha comportato, per la natura della stessa, effetti significativi nel presente bilancio.

#### **Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle**

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento "Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle", adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.1361 del 18 dicembre 2014, apportando le seguenti modifiche ai principi:

- la modifica all'IFRS 3 ha chiarito che tale principio non si applica nel bilancio di un accordo a controllo congiunto (*joint venture o joint operation*), al momento della sua costituzione. Tale esclusione, prima della modifica, era limitata alla sola costituzione delle *joint venture*;
- la modifica all'IFRS 13 ha chiarito che la "*portfolio exception*" è applicabile alle attività e passività finanziarie gestite sulla base dell'esposizione netta al rischio di mercato e al rischio di credito, se tali strumenti finanziari, pur non rispettando la definizione dello IAS 32, rientrano nell'ambito di applicazione dello IAS 39;
- le modifiche allo IAS 40 hanno chiarito che un'entità deve valutare se l'immobile acquistato è un investimento immobiliare o un immobile a uso del proprietario in base allo IAS 40 e poi deve valutare separatamente se l'acquisizione di un investimento immobiliare rappresenta l'acquisizione di un *business* o di un Gruppo di attività.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2015 o successivamente.

L'applicazione dei miglioramenti agli IFRSs, ove applicabili, non ha comportato effetti significativi nel presente bilancio.

L'applicazione dei miglioramenti agli IFRSs, ove applicabili, non ha comportato effetti significativi nel presente bilancio.

### **Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni di recente omologazione da parte dell'Unione Europea ma non ancora applicati**

#### **IFRS 11 - Accordi a controllo congiunto - Emendamenti**

Il 6 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato "*Accounting for Acquisitions of Interests in Joint Operations (Amendments to IFRS 11)*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2173 del 24 novembre 2015. Le modifiche prevedono nuovi orientamenti sulla contabilizzazione delle acquisizioni di interessenze in attività a controllo congiunto che costituiscono una attività aziendale.

Le modifiche si applicano a partire dagli esercizi finanziari che iniziano il 1° gennaio 2016. E' in corso di analisi, da parte della società, la valutazione degli impatti futuri che potranno eventualmente riflettersi sul bilancio.

#### **IAS 16 - Immobili impianti e macchinari - IAS 38 - Attività immateriali - Emendamenti**

Il 12 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato "*Clarification of Acceptable Methods of Depreciation and Amortisation (Amendments to IAS 16 and IAS 38)*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2231 del 2 dicembre 2015. Le modifiche chiariscono che un metodo di ammortamento basato sui ricavi generati dall'asset (c.d. *revenue-based method*) non è ritenuto appropriato in quanto riflette esclusivamente il flusso di ricavi generati da tale asset e non, invece, la modalità di consumo dei benefici economici incorporati nell'asset.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2016 o successivamente. E' in corso di analisi, da parte della società, la valutazione degli impatti futuri che potranno eventualmente riflettersi sul bilancio tuttavia non si prevede che tali emendamenti avranno effetti significativi.

#### **IAS 27 – Bilancio separato - Emendamenti**

In data 12 agosto 2014 lo IASB ha pubblicato "*Equity Method in Separate Financial Statements (Amendments to IAS 27)*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2441 del 18 dicembre 2015. Le modifiche permettono alle entità di applicare il metodo del patrimonio netto, descritto nello IAS 28 *Partecipazioni in società collegate e joint venture*, per contabilizzare nei rispettivi bilanci separati le partecipazioni in controllate, in *joint venture* e in società collegate.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2016 o successivamente. E' in corso di analisi, da parte della società, la valutazione degli impatti futuri che potranno eventualmente riflettersi sul bilancio.

#### **IAS 19 – Benefici ai dipendenti - Emendamento**

In data 21 novembre 2013 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 19 – "Benefici ai dipendenti", intitolati "Piani a benefici definiti: i contributi dei dipendenti". Tali documenti sono stati adottati dall'Unione Europea con il Regolamento n.2015/29 del 17 dicembre 2014, con l'obiettivo di semplificare la contabilizzazione dei contributi dei dipendenti o terzi collegati ai piani a benefici definiti.

Tali emendamenti sono applicabili dal 1° febbraio 2015 o successivamente.

L'applicazione dell'emendamento agli IFRSs non ha comportato effetti significativi nel presente bilancio.

### **Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 Cycle**

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento “*Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 Cycle*”, adottato dall’Unione Europea con il Regolamento n.2015/28 del 17 dicembre 2014, apportando le seguenti modifiche ai principi:

- la modifica all’IFRS 2 ha chiarito la definizione di “condizione di maturazione” (“*vesting condition*”) definendo separatamente i concetti di “condizione di conseguimento di risultati” (“*performance condition*”) e di “condizione di permanenza” (“*service condition*”);
- le modifiche all’IFRS 3 chiariscono che la classificazione come passività finanziaria o come patrimonio netto di un’obbligazione a pagare un corrispettivo potenziale, che rispetta la definizione di strumento finanziario, deve avvenire in accordo alle definizioni di passività finanziaria e strumento rappresentativo di capitale dello IAS 32 Strumenti finanziari: esposizione nel bilancio; e che i cambiamenti di *fair value* di un corrispettivo potenziale, che non rappresenti un “*measurement period adjustment*” e non sia stato classificato come patrimonio netto, devono essere rilevati nell’utile/(perdita) dell’esercizio;
- le modifiche all’IFRS 8 richiedono all’entità di fornire una breve descrizione dei settori operativi che sono stati aggregati, secondo quali criteri e gli indicatori economici che sono stati oggetto di valutazione nello stabilire che i settori operativi aggregati hanno caratteristiche economiche simili;
- la modifica allo IAS 24 varia la definizione di “parte correlata” per includere le “entità dirigenti” (“*management entities*”) cioè quelle entità (o un qualsiasi membro di un Gruppo a cui appartiene) che forniscono servizi di direzione con responsabilità strategiche all’entità che redige il bilancio o alla sua controllante e, per le quali, l’entità che redige il bilancio deve indicare l’ammontare delle spese sostenute per la prestazione di servizi di direzione con responsabilità strategiche e non ha, invece, l’obbligo di indicare i corrispettivi pagati o dovuti dalla “*management entity*” ai propri amministratori o dipendenti, come sarebbe richiesto dallo IAS 24.17;
- le modifiche agli IAS 16 e 38 chiariscono che in caso di applicazione del modello della rideterminazione del valore, le rettifiche sull’ammortamento accumulato non sono sempre proporzionali alla rettifica del valore contabile lordo. In particolare, alla data di rideterminazione del valore, l’adeguamento del valore contabile dell’attività al valore rivalutato può avvenire in uno dei seguenti modi: a) il valore contabile lordo dell’attività è rettificato in modo che sia coerente con la rivalutazione e l’ammortamento accumulato è rettificato in modo da risultare pari alla differenza tra il valore contabile lordo e il valore contabile dell’attività dopo aver considerato le perdite per riduzione di valore accumulate; b) l’ammortamento accumulato è eliminato a fronte del valore contabile lordo dell’attività.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° febbraio 2015 o successivamente.

### **Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014 Cycle**

Il 25 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato “*Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014 Cycle*”. Tale documento è stato adottato dall’Unione Europea con il Regolamento n.2343 del 15 dicembre 2015. Le modifiche introdotte, rientranti nell’ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, riguardano i seguenti IAS/IFRS: IFRS 5 *Non-current Assets Held for Sale and Discontinued Operations*, IFRS 7 *Financial Instruments: Disclosure*, IAS 19 *Employee Benefits* e IAS 34 *Interim Financial Reporting*.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2016 o successivamente. E’ in corso di analisi, da parte della società, la valutazione degli impatti futuri che potranno eventualmente riflettersi sul bilancio.

### **IAS 1 – Presentazione del bilancio - Emendamenti**

Il 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato “*Disclosure Initiative (Amendments to IAS 1)*”. Tale documento è stato adottato dall’Unione Europea con il Regolamento n.2406 del 18 dicembre 2015. Le modifiche chiariscono alcuni aspetti inerenti la *disclosure*. L’iniziativa rientra nell’ambito del progetto *Disclosure Initiative* che ha lo scopo di migliorare la

presentazione e la divulgazione delle informazioni finanziarie nelle relazioni finanziarie e a risolvere alcune delle criticità segnalate dagli operatori.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2016 o successivamente. E' in corso di analisi, da parte della società, la valutazione degli impatti futuri che potranno eventualmente riflettersi sul bilancio.

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

Alla data della presente relazione gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione dei seguenti principi contabili ed emendamenti. La valutazione degli eventuali impatti che tali principi, emendamenti ed interpretazioni avranno sul bilancio 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 a coloro 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. Si precisa che ad oggi la Commissione Europea ha deciso di sospendere l'*Endorsement Process* in attesa della emissione del principio contabile definitivo da parte dello IASB.

#### **IFRS 9 – Financial instruments**

Il 24 luglio 2014 lo IASB ha pubblicato la versione finale dell'IFRS 9 "Strumenti finanziari". Il documento accoglie i risultati delle fasi relative a classificazione e valutazione, *derecognition*, *impairment*, e *hedge accounting*, del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39. Il nuovo principio sostituisce le precedenti versioni dell'IFRS 9. Com'è noto, lo IASB ha iniziato nel 2008 il progetto volto alla sostituzione dell'IFRS 9 ed ha proceduto per fasi. Nel 2009 ha pubblicato la prima versione dell'IFRS 9 che trattava la valutazione e la classificazione delle attività finanziarie; successivamente, nel 2010, sono state pubblicate le regole relative alle passività finanziarie e alla *derecognition*. Nel 2013 l'IFRS 9 è stato modificato per includere il modello generale di *hedge accounting*. A settembre 2015 l'EFRAG ha completato il suo *due process* per l'emissione dell'*endorsement advice* che è poi stato presentato alla Commissione Europea.

L'*endorsement advice* raccomanda che tutte le società applichino l'IFRS 9 a partire dal 2018, consentendo l'applicazione facoltativa per il settore assicurativo.

#### **IFRS 10 – Consolidated financial statements - IAS 28 – Investments in associates and joint venture - Emendamenti**

L'11 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato "*Sales 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. Secondo lo IAS 28, l'utile o la perdita risultante dalla cessione o conferimento di un *non-monetary asset* ad una *joint venture* o collegata in cambio di una quota nel capitale di quest'ultima è limitata alla quota detenuta dagli altri investitori estranei alla transazione. Al contrario, il principio IFRS 10 prevede la rilevazione dell'intero utile o perdita nel caso di perdita del controllo, anche se l'entità continui a detenere una quota non di controllo nella società, includendo in tale fattispecie anche la cessione o conferimento di una società controllata ad una *joint venture* o collegata. Le modifiche introdotte prevedono che in una cessione/conferimento di *asset* o società controllata ad una *joint venture* o collegata, la misura dell'utile o della perdita da rilevare nel bilancio della cedente/conferente dipenda dal fatto che gli *asset* o la società controllata ceduti/conferiti costituiscano o meno un *business*, come definito dal principio IFRS 3. Nel caso in cui

gli asset o la società controllata ceduti/conferiti rappresentino un *business*, l'entità deve rilevare l'utile o la perdita sull'intera quota in precedenza detenuta; mentre, in caso contrario, deve rilevare la quota di utile o perdita relativa alla quota ancora detenuta dall'entità che deve essere eliminata.

Si precisa che a 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.

#### **IFRS 10 – Consolidated financial statements - IFRS 12 – Disclosure of interests in other entities - IAS 28 – Investments in associates and joint venture - Emendamenti**

Il 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato "*Investment Entities: Applying the Consolidation Exception*" (*Amendments to IFRS 10, IFRS 12 and IAS 28*). L'emendamento ha l'obiettivo di chiarire tre questioni legate al consolidamento di una *investment entity*. A luglio 2015 l'EFRAG ha completato il suo *due process* per l'emissione dell'*endorsement advice*.

#### **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* "*Revenue from Contracts with Customers*". 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*. L'11 settembre 2015 lo IASB ha pubblicato l'*Amendment* all'IFRS 15 con cui ha posticipato l'entrata in vigore dello *standard* di un anno, fissandola al 1° gennaio 2018. E' comunque consentita l'applicazione anticipata. L'omologazione da parte della UE è prevista nel secondo trimestre del 2016.

#### **IFRS 16 – Leases**

Il 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il nuovo *standard* IFRS 16 *Leases*, che sostituisce lo IAS 17. L'IFRS 16 si applica a partire dal 1 gennaio 2019. 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.

E' consentita un'applicazione anticipata per le entità che applicano anche l'IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers*. La conclusione del *due process* da parte dell'EFRAG è prevista nella seconda metà del 2016.

#### **IAS 12 – Income tax - Emendamenti**

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 a partire dal 1 gennaio 2017. E' consentita un'applicazione anticipata. L'omologazione da parte della UE è prevista a fine 2016.

#### **IAS 7 – Statement of Cash Flows - Emendamenti**

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 finanziarie nelle relazioni finanziarie e a risolvere alcune delle criticità segnalate dagli operatori. Le modifiche si applicano a partire dal 1 gennaio 2017. L'omologazione da parte della UE è prevista a fine 2016.

### Principali novità in materia fiscale

La legge 28 dicembre 2015, n. 208 (d'ora in avanti "Legge di Stabilità 2016") ha introdotto alcune importanti novità in materia fiscale, le quali hanno ed avranno un impatto sul bilancio della Società. Di seguito si riassumono gli aspetti più rilevanti:

- I commi dal 61 al 64 dell'articolo 1 hanno previsto, con effetto dal periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2016 (quindi a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017), la riduzione dell'aliquota IRES dal 27,5% al 24%. Tale riduzione ha un effetto già sul bilancio chiuso al 31 dicembre 2015 in quanto, in base al principio contabile OIC 25, le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite devono essere valutate applicando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili nell'esercizio nel quale le differenze temporanee si riverseranno, previste dalla normativa fiscale vigente alla data di riferimento del bilancio;
- Il comma 73 dell'articolo 1 ha previsto l'introduzione di una deduzione ai fini della base imponibile IRAP, determinata sulla base del costo relativo ai lavoratori stagionali impiegati per almeno 120 giorni nel periodo di imposta. La deduzione è pari al 70% della differenza tra il costo del lavoratore e le deduzioni già spettanti per lo stesso, a partire dal secondo contratto stipulato con lo stesso datore di lavoro nell'arco di due anni. Tale agevolazione avrà effetto a partire dal 1° gennaio 2016.
- I commi dal 91 al 97 dell'articolo 1 hanno previsto una maggiorazione del 40% del costo fiscale dei beni strumentali nuovi acquistati dal 15 ottobre 2015 al 31 dicembre 2016. Tale maggiorazione avrà validità con esclusivo riferimento al calcolo delle quote di ammortamento deducibili ai fini IRES (ma non ai fini IRAP);
- Infine, a decorrere dall'1 gennaio 2016, il credito d'imposta relativo all'agevolazione sul gasolio per autotrazione degli autotrasportatori, di cui all'elenco 2 allegato alla legge 27 dicembre 2013, n. 147, non spetta per i veicoli di categoria euro 2 o inferiore.

In aggiunta a quanto sopra esposto, si ricorda che nel corso del 2015 è entrato in vigore il nuovo comma 4-octies dell'articolo 11 della legge IRAP, il quale ha previsto la possibilità di dedurre, in aggiunta al cd. Cuneo Fiscale, la differenza tra il totale del costo del lavoro relativo al personale assunto a tempo indeterminato ed il Cuneo Fiscale stesso.

### Uso di stime e valutazioni

La redazione della Relazione finanziaria 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 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:

**i) 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.

**ii) Ammortamenti**

Il costo delle immobilizzazioni materiali, immateriali e degli investimenti immobiliari è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti. La vita utile economica delle immobilizzazioni della società 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.

**iii) 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.

**iv) 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.

**5 Gestione dei rischi finanziari**

Le attività svolte dalla Società, la espongono a varie tipologie di rischi, che includono il rischio di mercato (rischi di tasso d'interesse, di prezzo e di cambio), rischio di liquidità e rischio di credito.

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 è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo ad un'obbligazione. Il rischio di credito deriva principalmente dai crediti commerciali, dai crediti finanziari verso la Pubblica Amministrazione e dai crediti relativi a strumenti finanziari derivati e dalle disponibilità liquide e mezzi equivalenti. Per gli istituti finanziari e le banche solo controparti con un *rating* indipendente sono accettati. Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, la società è responsabile per la gestione e analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti e della Pubblica Amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti. L'analisi del rischio di credito include il rating indipendente, se disponibile, e la posizione finanziaria della controparte così come l'esperienza passata.

Con riferimento al 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) i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito ed i relativi limiti di concentrazione (ii) le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili. La tabella seguente riporta l'esposizione al rischio di credito della società:

	<i>valori in €/000</i>	
	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.002	1.005
Fondo svalutazione	-	-
<b>Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione</b>	<b>1.002</b>	<b>1.005</b>
Crediti commerciali non correnti	-	-
Fondo svalutazione	-	-
<b>Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Altre attività non correnti	36	-
Fondo svalutazione	-	-
<b>Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>36</b>	<b>-</b>
Contratti di costruzione	-	-
Fondo svalutazione	-	-
<b>Contratti di costruzione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Crediti commerciali correnti	61.685	32.840
Fondo svalutazione	(2.737)	(2.061)
<b>Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>58.948</b>	<b>30.779</b>
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	5.734	14.288
Fondo svalutazione	-	-
<b>Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati) al netto del fondo svalutazione</b>	<b>5.734</b>	<b>14.288</b>
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>5.798</b>	<b>2.996</b>
Altre attività correnti	19.869	11.920
Fondo svalutazione	(4.847)	(4.933)
<b>Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>15.022</b>	<b>6.987</b>
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione *</b>	<b>86.540</b>	<b>56.055</b>

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

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

	<i>valori in €/000</i>	
	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	42.079	23.149
Clienti ordinari	5.263	3.412
Istituti finanziari	1.002	1.005
Altri debitori	32.398	25.492
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>80.742</b>	<b>53.059</b>
	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	52,1%	43,6%
Clienti ordinari	6,5%	6,4%
Istituti finanziari	1,2%	1,9%
Altri debitori	40,1%	48,0%
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2015 e al 31 dicembre 2014, al netto del fondo svalutazione, raggruppate per scaduto ed esposte escludendo le disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

<i>valori in €/000</i>						
31.12.2015						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	19.964	22.116	2.152	-	-	44.232
Fondo Svalutazione	-	-	2.152	-	-	2.152
<b>Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)</b>	<b>19.964</b>	<b>22.116</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>42.079</b>
Clienti ordinari (lordo)	-	2.631	2.631	2.737	-	8.000
Fondo Svalutazione	-	-	-	2.737	-	2.737
<b>Clienti ordinari (netto)</b>	<b>-</b>	<b>2.631</b>	<b>2.631</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5.263</b>
<b>Istituti finanziari</b>	<b>1.002</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.002</b>
Altri debitori (lordo)	16.922	12.728	1.254	-	4.189	35.093
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	2.695	2.695
<b>Altri debitori (netto)</b>	<b>16.922</b>	<b>12.728</b>	<b>1.254</b>	<b>-</b>	<b>1.494</b>	<b>32.398</b>
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>37.888</b>	<b>37.475</b>	<b>3.886</b>	<b>-</b>	<b>1.494</b>	<b>80.742</b>
<i>valori in €/000</i>						
31.12.2014						
Scaduti da						
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	6.445	13.695	3.094	2.154	-	25.388
Fondo Svalutazione	135	-	-	2.104	-	2.239
<b>Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)</b>	<b>6.311</b>	<b>13.695</b>	<b>3.094</b>	<b>50</b>	<b>-</b>	<b>23.149</b>
Clienti ordinari (lordo)	41	1.080	1.080	687	2.585	5.473
Fondo Svalutazione	-	-	-	687	1.374	2.061
<b>Clienti ordinari (netto)</b>	<b>41</b>	<b>1.080</b>	<b>1.080</b>	<b>-</b>	<b>1.211</b>	<b>3.412</b>
<b>Istituti finanziari</b>	<b>1.005</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.005</b>

Altri debitori (lordo)	17.003	1.542	3.808	5.833		28.187
Fondo Svalutazione				2.695		2.695
<b>Altri debitori (netto)</b>	<b>17.003</b>	<b>1.542</b>	<b>3.808</b>	<b>3.139</b>	<b>-</b>	<b>25.492</b>
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>24.360</b>	<b>16.317</b>	<b>7.982</b>	<b>3.189</b>	<b>1.211</b>	<b>53.058</b>

## RISCHIO DI LIQUIDITA'

Il rischio 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* concesse per far fronte a esigenze di liquidità dettate principalmente dai ritardi nei trasferimenti dello Stato.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2015 e al 31 dicembre 2014, indicati al lordo degli interessi da versare, sono espone nella tabella seguente:

valori in €/000

31.12.2015	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>							
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	1.103	1.103	333	333	437	-	-
Debiti verso altri finanziatori	1.595	1.595	1.595	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	22.755	22.755	10.161	1.120	2.243	3.363	5.867
Finanziamenti da soci	30.988	30.988	30.988	-	-	-	-
Altro	-	-	-	-	-	-	-
Debiti commerciali	38.428	38.428	38.428	-	-	-	-
Passività finanziarie	1.111	1.111	1.111	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>95.981</b>	<b>95.981</b>	<b>82.616</b>	<b>1.453</b>	<b>2.680</b>	<b>3.363</b>	<b>5.867</b>
<i>Interest rate swap</i> di copertura	-	-	-	-	-	-	-
<i>COLLAR</i> di copertura	-	-	-	-	-	-	-
<b>Passività finanziarie derivate</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

valori in €/000

31.12.2014	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>							
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	292	292	91	92	109	-	-
Debiti verso altri finanziatori	1.595	1.595	1.595	-	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	9.426	9.426	962	1.312	3.195	3.159	798
Finanziamenti da soci	36.478	36.478	36.478	-	-	-	-
Altro	-	-	-	-	-	-	-
Debiti commerciali	18.897	18.897	17.689	-	-	-	-

Passività finanziarie	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>66.689</b>	<b>66.689</b>	<b>56.815</b>	<b>1.404</b>	<b>3.303</b>	<b>3.159</b>	<b>798</b>
<i>Interest rate swap</i> di copertura	-	-	-	-	-	-	-
<i>COLLAR</i> di copertura	-	-	-	-	-	-	-
<b>Passività finanziarie derivate</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

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

valori in €/000

31.12.2015	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>				
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	1.103	666	437	-
Debiti verso altri finanziatori	1.595	1.595	-	-
Debiti finanziari verso soc. del Gruppo	22.755	11.282	5.606	5.867
Finanziamenti da soci	30.988	30.988	-	-
Altro	-	-	-	-
Debiti commerciali	38.428	38.428	-	-
Passività finanziarie	1.111	1.111	-	-
<b>Totale</b>	<b>95.981</b>	<b>84.071</b>	<b>6.043</b>	<b>5.856</b>

valori in €/000

31.12.2014	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>				
Prestiti obbligazionari	-	-	-	-
Finanziamenti da banche	292	183	109	-
Debiti verso altri finanziatori	1.595	1.595	-	-
Debiti finanziari verso soc. del Gruppo	9.426	2.275	6.353	798
Finanziamenti da soci	36.478	36.478	-	-
Altro	-	-	-	-
Debiti commerciali	18.897	18.897	-	-
Passività finanziarie	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>66.689</b>	<b>59.428</b>	<b>6.462</b>	<b>798</b>

Si evidenzia che le passività si incrementano sia a seguito dei finanziamenti erogati dalla consociata finanziaria Fercredit S.p.A. per finanziare gli investimenti sia a seguito dell'incremento dei debiti commerciali.

## RISCHIO DI MERCATO

La società nello svolgimento della sua attività operativa è esposta a diversi rischi di mercato e, principalmente, è esposta al rischio dell'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 del Gruppo 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 della *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 €/000

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	57.553	57.553	45.643	2.680	3.363	5.867
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo al 31 dicembre 2015</b>	<b>57.553</b>	<b>57.553</b>	<b>45.643</b>	<b>2.680</b>	<b>3.363</b>	<b>5.867</b>
Tasso variabile	47.792	47.792	40.530	2.651	3.813	798
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo al 31 dicembre 2014</b>	<b>47.792</b>	<b>47.792</b>	<b>40.530</b>	<b>2.651</b>	<b>3.813</b>	<b>798</b>

### Rischio di cambio

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

### 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 di seguito riporta una riconciliazione tra attività e passività finanziarie come riportate nella situazione patrimoniale - finanziaria e categoria di attività, e categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7:

valori in €/000

31 dicembre 2015	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.002	-	-

Crediti commerciali non correnti	-	-	-
Altre attività non correnti	36	-	-
Contratti di costruzione	-	-	-
Crediti commerciali correnti	58.948	-	-
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	5.734	-	-
Disponibilità liquide	5.798	-	-
Crediti tributari	618	-	-
Altre attività correnti	18.053	-	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	-	11.899	-
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	-	-	-
Debiti commerciali non correnti	-	-	-
Altre passività non correnti	-	13	-
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	-	44.543	-
Debiti commerciali correnti	-	38.428	-
Debiti tributari	-	-	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	-	1.111	-
Altre passività correnti	-	23.525	-
	<b>90.189</b>	<b>119.519</b>	<b>-</b>

valori in €/000

31 dicembre 2014	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.005	-	-
Crediti commerciali non correnti	-	-	-
Altre attività non correnti	-	-	-
Contratti di costruzione	-	-	-
Crediti commerciali correnti	30.779	-	-
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	14.288	-	-
Disponibilità liquide	2.996	-	-
Crediti tributari	11	-	-
Altre attività correnti	8.706	-	-
Finanziamenti a medio/lungo termine	-	7.261	-
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	-	-	-
Debiti commerciali non correnti	-	-	-
Altre passività non correnti	-	54	-
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	-	40.531	-
Debiti commerciali correnti	-	18.897	-
Debiti tributari	-	-	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	-	-	-
Altre passività correnti	-	12.581	-
	<b>57.785</b>	<b>79.324</b>	<b>-</b>

## 6 Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2015 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni. Tuttavia si rileva che, a seguito dell'operazione di fusione per incorporazione, i criteri di valutazione degli immobili,

impianti e macchinari rinvenuti dalla società Umbria Mobilità Esercizio S.r.l. sono stati omogenizzati con quelli di Busitalia.

valori in €/000

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Beni in Leasing	Totale
Costo storico	16.133	107.995	6.093	672	8.849	139.742
Ammortamenti e perdite di valore	(5.194)	(32.499)	(3.491)	-	(3.715)	(44.899)
Contributi	(2.401)	(56.867)	(1.631)	-	(1.113)	(62.012)
<b>Consistenza al 01.01.2014</b>	<b>8.538</b>	<b>18.629</b>	<b>971</b>	<b>672</b>	<b>4.021</b>	<b>32.831</b>
Investimenti	19	1.067	48	268	-	1.401
Passaggi in esercizio	-	672	-	(672)	-	-
Ammortamenti	(268)	(2.836)	(356)	-	(178)	(3.637)
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-
Operazioni straordinarie	-	(289)	-	-	-	(289)
Alienazioni e dismissioni	(3)	(36)	-	-	-	(38)
Incrementi dei contributi di periodo	-	(225)	-	-	-	(225)
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	-	-	-	-	-	-
Altre riclassifiche	-	74	-	-	(74)	-
<b>Totale variazioni</b>	<b>(252)</b>	<b>(1.573)</b>	<b>(308)</b>	<b>(404)</b>	<b>(252)</b>	<b>(2.789)</b>
Costo storico	16.148	108.320	6.136	268	7.321	138.193
Ammortamenti e perdite di valore	(5.462)	(34.773)	(3.842)	-	(2.438)	(46.515)
Contributi	(2.401)	(56.491)	(1.631)	-	(1.113)	(61.636)
<b>Consistenza al 31.12.2014</b>	<b>8.285</b>	<b>17.056</b>	<b>663</b>	<b>268</b>	<b>3.770</b>	<b>30.042</b>
Investimenti	28	15.434	443	2.066	4	17.975
Passaggi in esercizio	-	266	-	(266)	-	-
Ammortamenti	(267)	(7.903)	(511)	-	(507)	(9.188)
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-
Operazioni straordinarie*1	-	(7.671)	(430)	(26)	-	(8.127)
Operazioni straordinarie*2	-	29.912	1.149	38	2.139	33.238
Alienazioni e dismissioni**	(3)	(15)	(9)	-	-	(27)
Incrementi dei contributi di periodo	-	(2.818)	-	-	-	(2.818)
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita" ***	-	-	-	-	-	-
Altre riclassifiche***	-	1.523	-	-	(1.523)	-
<b>Totale variazioni</b>	<b>(242)</b>	<b>28.728</b>	<b>642</b>	<b>1.812</b>	<b>113</b>	<b>31.053</b>
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)
<b>Consistenza al 31.12.2015</b>	<b>8.042</b>	<b>45.784</b>	<b>1.305</b>	<b>2.079</b>	<b>3.884</b>	<b>61.094</b>
<b>Alienazioni e dismissioni**</b>						
Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni	(4)	(2.870)	(9)	-	-	(2.883)
Decrementi f.do ammortamento per dismissioni	1	976	-	-	-	977
Decrementi Contributi per altre dismissioni	-	1.878	-	-	-	1.878
Decrementi svalutazioni per dismissioni	-	-	-	-	-	-
<b>Totale alienazioni e dismissioni</b>	<b>(3)</b>	<b>(15)</b>	<b>(9)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(27)</b>
<b>Riclassifiche***</b>						
Variazioni costo storico per riclassifiche	-	2.046	-	-	(2.046)	-

Variazioni f.do ammortamento per riclassifiche	-	(523)	-	-	523	-
Variazioni contributi per riclassifiche	-	-	-	-	-	-
Variazione svalutazione per riclassifiche	-	-	-	-	-	-
<b>Totale riclassifiche</b>	-	<b>1.523</b>	-	-	<b>(1.523)</b>	-

<b>Operazioni straordinarie*1</b>						
Variazioni costo storico per operazioni straordinarie	(60.953)	(4.142)	(26)	-	(65.121)	
Variazioni f.do ammortamento per operazioni straordinarie	16.108	2.087	-	-	18.195	
Variazioni contributi per operazioni straordinarie	37.174	1.625	-	-	38.799	
Variazione svalutazione per operazioni straordinarie	-	-	-	-	-	
<b>Totale operazioni straordinarie</b>	<b>(7.671)</b>	<b>(430)</b>	<b>(26)</b>	-	<b>(8.127)</b>	
<b>Operazioni straordinarie*2</b>						
Variazioni costo storico per operazioni straordinarie	43.046	7.127	38	2.416	52.627	
Variazioni f.do ammortamento per operazioni straordinarie	(13.134)	(5.978)	-	(277)	(19.389)	
Variazioni contributi per operazioni straordinarie	-	-	-	-	-	
Variazione svalutazione per operazioni straordinarie	-	-	-	-	-	
<b>Totale operazioni straordinarie</b>	<b>29.912</b>	<b>1.149</b>	<b>38</b>	<b>2.139</b>	<b>33.238</b>	

Gli importi relativi alle operazioni straordinarie fanno riferimento rispettivamente alla:

- operazione di conferimento del “ramo Veneto” alla società Busitalia Veneto S.p.A che ha determinato una diminuzione del valore netto contabile pari a €/000 8.127;
- operazione di fusione per incorporazione della società Umbria mobilità Esercizio che ha determinato un incremento del valore netto contabile pari a €/000 33.238;

Il valore delle immobilizzazioni materiali registra un incremento di €/000 5.942 rispetto all'esercizio precedente, determinata oltre dall' effetto delle due operazioni straordinarie, indicate precedentemente, anche dai seguenti fattori:

- Ammortamento del periodo pari a €/000 9.188;
- Investimenti del periodo pari a €/000 17.975 di cui €/000 15.434 hanno interessato principalmente l'acquisto di autobus (comprensivi di sistemi informativi di bordo), €/000 122 l'acquisto di impianti e officina, €/000 475 per l'acquisto di attrezzature, mobilio e macchine d'ufficio;
- Incassati nell'esercizio contributi per l'acquisto di autobus per un totale di €/000 2.818, di cui €/000 1.240 di competenza della Direzione Toscana e €/000 1.577 di competenza della Direzione Umbria;
- Dismissioni per rottamazione principalmente di autobus adibiti al TPL su gomma nella Direzione toscana per un valore netto contabile di €/000 27.

L'incremento delle immobilizzazioni in corso si attesta a €/000 2.066 e comprende per €/000 1.588 autobus di competenza della Direzione Umbria entrati in esercizio i primi giorni del 2016 e €/000 453 che comprendono i costi per lavori effettuati sugli immobili di Sansepolcro e Padova non ancora completamente ultimati al 31 dicembre 2015.

Nel corso del 2015 sono entrati in esercizio degli autobus turistici e pertanto sono stati riclassificati i relativi valori, pari a €/000 266 dalla voce Lavori in corso alla relativa categoria di cespiti.

Nella voce “altre riclassifiche” sono compresi i valori relativi ad autobus acquisiti con contratti di leasing finanziario da parte della Direzione Umbria e riscattati nel corso dell'esercizio, per tale motivo riclassificati nella voce autobus di proprietà.

### 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, nello svolgimento del servizio pubblico. Di norma l'impegno alla restituzione, in caso di dismissione anticipata del cespite contribuito, viene superato dalla possibilità di beneficiare del contributo residuo sull'acquisto di un nuovo cespite, di pari genere e destinazione d'utilizzo, in sostituzione del precedente.

Di seguito la sintesi delle categorie dei cespiti su cui insistono i vincoli ed il valore residuo

Valori in €/000	
<b>Categoria</b>	<b>Valore Residuo Vincolato</b>
FABBRICATI INDUSTRIALI	1.567
FABBRICATI INDUSTRIALI IN LEASING	356
MOBILIO ED ATTREZZATURE	-
MACCHINE D'UFFICIO	-
AUTOBUS DI LINEA	6.745
<b>Totale complessivo</b>	<b>8.668</b>

### Beni in *leasing*

Il valore dei "beni in *leasing*" di €/000 3.884 è relativo principalmente al valore dell'immobile sito in Padova con un residuo (al netto del contributo di €/000 356) di €/000 3.497, oltre a due bus della Toscana con residuo di €/000 98 e 5 bus dell'Umbria con residuo di €/000 289.

## 7 Attività immateriali

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

valori in €/000				
	<b>Concess., licenze, marchi e dir. Simili</b>	<b>Immobilizzazioni in corso e acconti</b>	<b>Avviamento</b>	<b>Totale</b>
Costo storico	794	359	-	1.153
Ammortamenti e perdite di valore	(358)	-	-	(358)
Contributi	-	-	-	-
<b>Consistenza al 01.01.2014</b>	<b>436</b>	<b>359</b>		<b>795</b>
Investimenti	403	517	-	919
Passaggi in esercizio	-	-	-	-
Ammortamenti	(310)	-	-	(310)
Perdite di valore	-	-	-	-
Operazioni straordinarie	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni	-	-	-	-
Incrementi dei contributi di periodo	-	-	-	-
Altri movimenti	-	-	-	-
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	-	-	-	-
Altre riclassifiche	-	-	-	-
<b>Totale variazioni</b>	<b>93</b>	<b>517</b>	-	<b>610</b>
Costo storico	1.197	876	-	2.073

Ammortamenti e perdite di valore	(669)	-	-	(669)
Contributi	-	-	-	-
<b>Consistenza al 31.12.2014</b>	<b>528</b>	<b>876</b>	-	<b>1.404</b>
Investimenti	<b>407</b>	<b>658</b>	-	<b>1.065</b>
Passaggi in esercizio	<b>1</b>	<b>(1)</b>	-	-
Ammortamenti	(531)	-	-	(531)
Perdite di valore	-	-	-	-
Operazioni straordinarie*1	(1)	-	-	(1)
Operazioni straordinarie*2	265	-	18.358	<b>18.623</b>
Alienazioni e dismissioni**	-	-	-	-
Incrementi dei contributi di periodo	-	-	-	-
Altri movimenti	-	-	-	-
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita" ***	-	-	-	-
Altre riclassifiche***	-	-	-	-
<b>Totale variazioni</b>	<b>141</b>	<b>657</b>	<b>18.358</b>	<b>19.156</b>
Costo storico	2.493	1.533	18.358	22.384
Ammortamenti e perdite di valore	(1.824)	-	-	(1.824)
Contributi	-	-	-	-
<b>Consistenza al 31.12.2015</b>	<b>669</b>	<b>1.533</b>	<b>18.358</b>	<b>20.560</b>

<b>Operazioni straordinarie*1</b>				
Variazioni costo storico per operazioni straordinarie	-55	-	-	-55
Variazioni f.do ammortamento per operazioni straordinarie	54	-	-	54
Variazioni contributi per operazioni straordinarie	-	-	-	-
Variazione svalutazione per operazioni straordinarie	-	-	-	-
<b>Totale operazioni straordinarie</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>

<b>Operazioni straordinarie*2</b>				
Variazioni costo storico per operazioni straordinarie	943	-	18.358	19.301
Variazioni f.do ammortamento per operazioni straordinarie	-678	-	-	-678
Variazioni contributi per operazioni straordinarie	-	-	-	-
Variazione svalutazione per operazioni straordinarie	-	-	-	-
<b>Totale operazioni straordinarie</b>	<b>265</b>	<b>0</b>	<b>18.358</b>	<b>18.623</b>

**Alienazioni e dismissioni\*\***  
**Riclassifiche\*\*\***

Gli importi relativi alle operazioni straordinarie fanno riferimento rispettivamente alla:

- operazione di conferimento del "ramo Veneto" alla società Busitalia Veneto S.p.A che non ha determinato variazioni in considerazione del quasi nullo valore netto contabile conferito;
- operazione di fusione per incorporazione della società Umbria mobilità Esercizio che ha determinato un incremento del valore netto contabile pari a €/000 18.623; tale operazione è stata contabilizzata in ossequio all'IFRS 3 e allo IAS 8, al fine di allineare il valore contabile dell'avviamento/differenza di fusione emergente nel bilancio civilistico di Busitalia con quello risultante nel bilancio consolidato della Capogruppo per la medesima operazione.

Le immobilizzazioni immateriali al 31 dicembre 2015 registrano una variazione complessiva in aumento di €/000 19.156 determinata principalmente dall'operazione straordinaria di fusione, ma anche dai seguenti fattori:

- investimenti per complessivi €/000 1.065,
- ammortamenti dei software pari a €/000 531

Tra gli investimenti del periodo si rileva lo sviluppo e l'implementazione degli applicativi software gestionali tra cui il sistema integrato Board e il software Mercurio per la gestione e manutenzione degli autobus determinando un impegno

della società pari a €/000 407. Inoltre, la società sta sviluppando investimenti per il controllo satellitare della flotta che al 31 dicembre 2015 risultano di €/000 658.

Per l'avviamento di Umbria Mobilità Esercizio S.r.l., fusa per incorporazione in data 1° dicembre 2015 in Busitalia con efficacia dal 1° gennaio 2015, di €/000 18.358, 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 2016 e sui valori dell'ultimo Piano Industriale. 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 1,0-1,5%.

Il tasso di attualizzazione utilizzato è stato il “WACC” (*Weighted Average Cost of Capital*), ed è stato determinato in considerazione dei seguenti parametri:

- beta unlevered: media ponderata dei beta di società che effettuano trasporto passeggeri su gomma;
- risk free rate: media aritmetica dei valori dal 1.1.2015 al 31.12.2015 del rendimento del BTP benchmark decennale;
- market risk premium: pari a 8,08%
- costo del debito: pricing su linee di credito concesse dalla Capogruppo incrementato da uno spread +120.

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

Inoltre l'analisi di *sensitività* rispetto al tasso di attualizzazione e al *growth rate* non ha evidenziato effetti sul risultato delle valutazioni effettuate.

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

CGU	Avviamento (€/000)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth Rate
Busitalia- CGU Umbria	18.358	5,70%	1,50%

## 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 2015 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

valori in €/000

	31.12.2014	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Altri movimenti	31.12.2015
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	-	-	-	-
Perdite fiscalmente riportabili	-	-	-	-
Altre partite	388	-	641	1.029
<b>Attività per imposte anticipate</b>	<b>388</b>	<b>-</b>	<b>641</b>	<b>1.029</b>
Differenze su immobilizzazioni attività finanziarie	520	-	-	520
Altre partite	-	-	-	-
<b>Passività per imposte differite</b>	<b>520</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>520</b>

La movimentazione dell'anno 2015 relativa alle attività per imposte anticipate, di €/000 641, è essenzialmente dovuta alla:

- riduzione delle differite IRES relative all'operazione di conferimento del "ramo Veneto" di €/000 203
- aumento delle differite IRES relative all'operazione di fusione dell'Umbria Mobilità Esercizio di €/000 72
- aumento delle differite IRAP relative all'operazione di fusione dell'Umbria Mobilità Esercizio di €/000 932
- riduzione delle differite IRES applicate sugli effetti attuariali del TFR pari a €/000 160

Non si rilevano variazioni nell'anno delle 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 2015 e 2014.

valori in €/000

	Valore netto 31.12.2015	Valore netto 31.12.2014	Fondo svalutazione cumulato
<b>Partecipazioni in:</b>			
Imprese controllate	16.361	47.389	
Imprese collegate	-	-	
Imprese a controllo congiunto	-	-	
Altre imprese	630	63	
	<b>16.991</b>	<b>47.451</b>	

Di seguito esponiamo la movimentazione intervenuta nel corso dell'esercizio 2015:

valori in €/000

	Valore Netto 31.12.2013	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto 31.12.2014	Fondo Svalutazione Cumulato
		Acquisizioni/ sottocrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti		
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>								
ATAF GESTIONI SRL	9.088	-	-	-	-	-	9.088	
UMBRIA MOBILITA' ESERCIZIO SRL	-	34.803	-	-	-	-	34.803	
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	-	3.498	-	-	-	-	3.498	
	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Partecipazione a controllo congiunto</b>	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Altre imprese</b>								
MOBIT S.c.a.r.l.	10	-	-	-	-	-	10	
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	1	-	-	-	-	-	1
STIV S.c.a.r.l..	-	-	-	-	-	-	-
	<b>9.151</b>	<b>38.301</b>	-	-	-	-	<b>47.451</b>

valori in €/000

	Valore Netto		Movimenti dell'esercizio				Valore Netto	Fondo
	31.12.2014	Acquisizioni/ sottocrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti	31.12.2015	Svalutazione cumulato
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>								
ATAF GESTIONI SRL	9.088	-	-	-	-	-	9.088	
UMBRIA MOBILITA' ESERCIZIO SRL	34.803	-	-	-	-	(34.803)	-	
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	3.498	-	-	-	-	-	3.498	
SAVIT SRL	-	751	-	-	-	-	751	
BUSITALIA VENETO SPA	-	3.025	-	-	-	-	3.025	
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>								
CITY BOAT	-	513	-	-	-	-	513	
<b>Partecipazione a controllo congiunto</b>								
<b>Altre imprese</b>								
MOBIT S.c.a.r.l.	10	11	-	-	-	-	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	1	18	-	-	-	-	19	
STIV S.c.a.r.l.	-	-	-	-	-	-	-	
TPL MOBILITA' S.c.a.r.l.	-	8	-	-	-	-	8	
ATC & PARTNERS	-	18	-	-	-	-	18	
	<b>47.451</b>	<b>4.343</b>	-	-	-	<b>(34.803)</b>	<b>16.965</b>	

Le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio 2015, pari complessivamente a €/000 (30.460), si riferiscono principalmente alle operazioni straordinarie:

- elisione della partecipazione nella società Umbria Mobilità Esercizio S.r.l., a seguito dell'operazione di fusione per incorporazione, di €/000 34.803
- acquisizione della partecipazione di controllo del 72,25% della società Savit S.r.l., di €/000 751, in quanto, al momento dell'operazione di fusione, risultava controllata dalla società Umbria Mobilità Esercizio S.r.l.
- acquisizione delle partecipazioni minoritarie nelle imprese consortili, detenute anche queste dalla società Umbria mobilità esercizio, di complessivi €/000 44
- acquisizione della partecipazione di controllo del 55% della società Busitalia Veneto S.p.A., del valore di €/000 3.025, avvenuto con decorrenza 1° aprile 2015, attraverso il conferimento del "ramo d'azienda Veneto".

Altri incrementi riguardano l'acquisizione del 25% della partecipazione nella società City Boat, come indicato nella sezione "Principali eventi dell'esercizio" per €/000 513 e alla acquisizione delle quote di partecipazione, detenute dalla società Ataf Gestioni S.r.l., della società Mobit S.c.a.r.l., per €/000 11, al fine di adeguare le stesse alle effettive

attribuzioni delle percorrenze attese, in esito all'auspicato affidamento dei servizi da procedura di gara della Regione Toscana.

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 31.12.2015	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2015 (b)	Differenza (b) - (a)
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>								
ATAF GESTIONI SRL	Firenze	5.927.480	102.919	6.080.637	70%	4.256.446	9.087.830	4.831.384
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	Roma	3.497.788	1.317.437	4.891.382	100%	4.891.382	3.497.788	(1.393.594)
SAVIT SRL	Perugia	1.000.000	( 234.298)	948.429	72%	685.240	750.660	65.420
BUSITALIA VENETO SPA	Padova	5.500.000	140.880	4.479.587	55%	2.463.773	3.025.000	561.227

Per quanto riguarda la recuperabilità del maggior valore iscritto relativamente ad Ataf Gestioni, si riportano nel seguito le considerazioni effettuate.

In particolare, in caso di mancata aggiudicazione della gara TPL Toscana da parte del Consorzio Mobit, svolgendo la società come un'unica attività l'espletamento del servizio di trasporto pubblico locale, questa non potrebbe più continuare a svolgere la propria attività e avrebbe l'obbligo di trasferire al nuovo gestore gli assets ad un prezzo ragguagliato al valore di mercato dei beni stessi. Qualora ci fossero i presupposti del trasferimento di tali assets ad un nuovo subentrante, i soci si sono già impegnati formalmente a provvedere al soddisfacimento di tutte le esigenze patrimoniali e finanziarie per assicurare la chiusura in *bonis* dell'attività ad oggi presidiata da Ataf Gestioni.

In merito a tale aspetto, la quota spettante a Busitalia del patrimonio netto di Ataf Gestioni è stata considerata ai fini della stima dei possibili effetti economici e patrimoniali derivanti dalla gara TPL Toscana; in particolare, Busitalia ha operato una serie di valutazioni, sui valori di cessione anche del parco bus e degli immobili di sua proprietà, con applicazione dei criteri di gara stabiliti dalla Regione Toscana, come ampiamente riportato nella Relazione sulla gestione. In caso di aggiudicazione della gara al consorzio Mobit, la differenza tra il costo della partecipazione ed il patrimonio netto di riferimento di Ataf Gestioni S.r.l. non costituisce una perdita permanente di valore in quanto si conferma la capacità di assicurare il recupero del capitale investito nella società attraverso il riequilibrio economico e finanziario nel periodo di piano. Tali aspettative sono confermate dagli esiti dell'*Impairment test* a cui la società Ataf Gestioni S.r.l. è stata sottoposta.

L'*impairment test* alla data di riferimento del presente bilancio è stato sviluppato, determinando il "valore d'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 5,7%. 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 elaborato ed approvato dal Consiglio di amministrazione, in data 16 marzo 2016, per il periodo 2016 – 2028 (rapportato cioè al periodo atteso di durata dell'affidamento della Gara). Il periodo di piano alla base dell'*impairment* si basa sulle previsioni e sugli investimenti previsti dal piano pluriennale predisposto, in sede di acquisizione della società, ai fini della partecipazione alla gara.

Il *terminal value* è stato calcolato con l'assunzione che al termine del periodo gli assets vengano dismessi. Tale valore è determinato considerando l'attivo immobilizzato al netto dei contributi che tiene conto degli investimenti nel parco rotabile

e dismissioni previsti nell'arco di piano considerato. È stato utilizzato un tasso di crescita di lungo periodo "g" pari a 0. Il tasso WACC è stato determinato in considerazione dei seguenti parametri:

- *risk free-rate*: media aritmetica dei valori dal 1.1.2015 al 31.12.2015 del rendimento del BTP benchmark decennale;
- *market risk premium*: pari al 8,08%;
- *costo del debito*: pricing su linee di credito concesse dalla Capogruppo incrementato da un *spread* +120 bps;
- *Beta unlevered*: media dei coefficienti beta di un campione di società comparabili.

L'*impairment test* condotto dagli Amministratori sugli *assets* della Società non ha ravvisato la necessità di rilevare svalutazioni. Inoltre l'analisi di *sensitivity* rispetto al tasso di attualizzazione e al *growth rate* non ha evidenziato effetti sul risultato delle valutazioni effettuate.

Si segnala che, in ogni caso, come già ricordato nella Relazione sulla gestione, i soci si sono impegnati, in occasione dell'approvazione del bilancio 2014, qualunque sia l'esito della procedura di gara, di provvedere – ove necessario - al soddisfacimento di tutte le esigenze patrimoniali e finanziarie per assicurare la chiusura *in bonis* dell'attività ad oggi presidiata da Ataf Gestioni.

## 10 Attività e passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)

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

<i>valori in €/000</i>										
	31.12.2015			Non correnti	Valore contabile 31.12.2014			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale		Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	
<b>Attività finanziarie</b>										
Attività finanziarie detenute sino a scadenza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Attività finanziarie designate al <i>fair value</i> rilevato a conto economico	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strumenti finanziari derivati di copertura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Attività finanziarie disponibili per la vendita</b>										
- (Titoli e) Finanziamenti non correnti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Altre attività finanziarie	1.002	-	1.002	1.005	-	1.005	-	3	-	3
- Crediti per finanziamenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Altri crediti finanziari	-	5.734	5.734	-	14.288	14.288	-	-	8.554	8.554
<b>Totale</b>	<b>1.002</b>	<b>5.734</b>	<b>6.736</b>	<b>1.005</b>	<b>14.288</b>	<b>15.293</b>	<b>(3)</b>	<b>(8.554)</b>	<b>(8.557)</b>	<b>(8.557)</b>
<i>valori in €/000</i>										
	31.12.2015			Non correnti	Valore contabile 31.12.2014			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale		Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	
<b>Passività finanziarie</b>										
Altri debiti finanziari	-	1.111	-	-	-	-	-	-	1.111	1.111
<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>1.111</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.111</b>	<b>1.111</b>

La tabella seguente analizza, per le attività finanziarie rilevate al *fair value*, la gerarchia in cui le misurazioni di *fair value* ricadono:

31.12.2015	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
Attività finanziarie designate al <i>fair value</i> rilevato a conto economico	-	-	-	-
Attività finanziarie detenute sino a scadenza	-	-	-	-
Attività finanziarie disponibili per la vendita	1.002	-	-	1.002
	<b>1.002</b>	-	-	<b>1.002</b>

Le attività finanziarie rilevate al *fair value* dalla società, fanno esclusivamente riferimento a prezzi quotati (non rettificati) in un mercato attivo.

La voce "Attività finanziarie disponibili per la vendita" comprende il valore delle obbligazioni e dei titoli di stato detenuti dalla società il cui *fair value* rilevato alla data di riferimento del bilancio 2015 fa riferimento alla quotazione di Borsa (non rettificata) dei suddetti titoli.

Tra gli "Altri crediti finanziari" sono ricompresi sia il saldo del conto corrente intersocietario di Gruppo di €/000 315 che i crediti di natura finanziaria derivanti dalle operazioni di *Cash pooling* con la controllata Busitalia Veneto Spa che presenta un attivo di €/000 4.073. Inoltre si rilevano ulteriori crediti per €/000 1.346 relativi ad 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 in quanto non disponeva di liquidità; è opportuno evidenziare come la Busitalia mostra varie posizioni in bilancio afferenti ai rapporti con la Sicurezza Trasporti Autolinee – Sita Sud S.r.l. per un totale di €/000 1.870 classificati per loro natura in diverse voci del presente bilancio, che si riassumono nella tabella sotto riportata:

	€/000
Attività finanziarie correnti	1.346
Altre attività correnti	619
Crediti commerciali correnti	12
Debiti commerciali correnti	(107)
<b>Totale</b>	<b>1.870</b>

Gli importi di cui sopra nascono principalmente dall'operazione straordinaria di scissione occorsa nel 2011. Attualmente la Capogruppo ha in corso contatti, con la proprietà della Sicurezza Trasporti Autolinee – Sita Sud S.r.l., finalizzati alla definizione delle varie posizioni creditorie e debitorie aperte nei confronti dei vari soggetti interessati dall'operazione ed al successivo regolamento delle posizioni creditorie nette vantate dalla Busitalia – Sita Nord sopra riportate.

La variazione degli "altri crediti finanziari" in diminuzione di 8,5 milioni di euro fa riferimento alla elisione delle linee di credito accese nei confronti della società Umbria mobilità Esercizio al 31 dicembre dell'esercizio precedente per complessivi 8 milioni di euro oltre all'estinzione a seguito di rimborso totale della linea di credito aperta verso la controllata Ataf Gestioni per €/000 3.000. Inoltre si rileva che il saldo al 31.12.2014 delle operazioni di *cash pooling* con la controllata Busitalia Rail Service S.r.l. presentava un attivo di €/000 590 invece al 31.12.2015 presenta un passivo di €/000 1.111.

## 11 Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

valori in €/000

	31.12.2015			31.12.2014			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	-	4.370	4.370	-	3.096	3.096	-	1.274	1.274
Crediti per IVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ministero dell'Economia e delle Finanze	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre Amministrazioni dello Stato	-	11.560	11.560	-	5.482	5.482	-	6.078	6.078
Debitori diversi e ratei/risconti	36	7.188	7.224	-	5.061	5.061	36	2.127	2.163
<b>Totale</b>	<b>36</b>	<b>23.118</b>	<b>23.154</b>	<b>-</b>	<b>13.639</b>	<b>13.639</b>	<b>36</b>	<b>9.479</b>	<b>9.515</b>
Fondo svalutazione	-	(5.065)	(5.065)	-	(4.933)	(4.933)	-	(132)	(132)
<b>Totale netto fondo svalutazione</b>	<b>36</b>	<b>18.053</b>	<b>18.089</b>	<b>-</b>	<b>8.706</b>	<b>8.706</b>	<b>36</b>	<b>9.347</b>	<b>9.383</b>

Gli "altri crediti verso le società del Gruppo" per complessivi €/000 4.370 includono:

- esposizione verso la controllante Ferrovie dello Stato Italiane di €/000 2.466 principalmente relativa all'adesione della società all'Iva di gruppo per €/000 1.855; oltre agli importi relativi ai recuperi di costi sostenuti nel 2002 per conto dei soci della società incorporata Sogin S.r.l. di €/000 165 e i crediti trasferiti al consolidato fiscale per le ritenute subite sugli interessi bancari e sulle contribuzioni di €/000 446;
- esposizione con SITA Spa in liquidazione in seguito all'operazione di scissione e trasferimento del ramo d'azienda per complessivi €/000 1.904 e coperti da specifico fondo stanziato di €/000 545;

I crediti nei confronti delle Amministrazioni dello Stato, maturati principalmente a seguito della copertura dei maggiori costi sostenuti per oneri di malattia e rinnovi del CCNL degli autoferrotranvieri, trovano qui iscrizione e risultano incrementati di €/000 6.078. La variazione è dovuta principalmente alle maggiori quote accertate nel periodo a seguito dell'ingresso della Direzione Umbria. Si rileva per i crediti in oggetto la copertura di specifico fondo svalutazione di €/000 2.371.

La voce Debitori diversi accoglie crediti tributari per €/000 730 relativi alla restituzione delle maggiori accise sui consumi di gasolio nello svolgimento dei servizi di TPL, oltre ai crediti per le dotazioni fornite alle biglietterie pari a €/000 541 e crediti per istituti previdenziali pari a €/000 342. Risultano inoltre inclusi nell'ammontare i crediti verso il personale per anticipi in missione e prestiti che ammontano complessivamente a €/000 149.

I crediti inerenti le operazioni di scissione occorse nel 2011 verso la beneficiaria Sita Sud ammontano a €/000 619 e sono coperti da specifico fondo di €/000 500.

I valori che residuano sono crediti di diversa natura pari complessivamente a €/000 1.970 coperti da specifico fondo di €/000 1.649.

Complessivamente il Fondo svalutazione crediti ammonta a €/000 5.065 in aumento di €/000 132 rispetto all'esercizio precedente in considerazione delle effettive aspettative di realizzo sui crediti iscritti e ripartiti tra Pubbliche Amministrazioni ed il Gruppo nonché verso le biglietterie ed altri.

I crediti verso le Pubbliche amministrazioni sono di seguito dettagliati:

valori in €/000

	Valori al 31.12.2014	Incrementi	Decrementi	Valori al 31.12.2015
Contributi in conto esercizio	5.482	10.014	(4.729)	10.767
Contributi in conto impianti	-	793	-	793
<b>TOTALE</b>	<b>5.482</b>	<b>10.807</b>	<b>(4.729)</b>	<b>11.560</b>

La massima esposizione al rischio di credito ricade sui soggetti nazionali.

## 12 Rimanenze

Di seguito la consistenza delle rimanenze di magazzino al 31 dicembre 2015 e la relativa variazione rispetto all'esercizio precedente:

valori in €/000

	31.12.2015	31.12.2014	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	3.059	1.277	1.782
Fondo svalutazione	(131)	(13)	(118)
<b>Valore netto</b>	<b>2.928</b>	<b>1.264</b>	<b>1.664</b>
<b>Acconti</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totale Rimanenze e contratti di costruzione</b>	<b>2.928</b>	<b>1.264</b>	<b>1.664</b>

La voce risulta così composta:

Materiali	Valore lordo	Fdo Svalutazione	Rim. 31.12.2015
Carburanti	514	-	514
Lubrificanti	46	-	46
Ricambi	2.499	(131)	2.368
	<b>3.059</b>	<b>(131)</b>	<b>2.928</b>

Al 31 dicembre 2015 rileviamo una variazione in aumento dello stock di magazzino di €/000 1.664 in considerazione della valorizzazione dei magazzini della Direzione Umbria non presenti nella valorizzazione al 31 dicembre 2014.

## 13 Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

valori in €/000

	31.12.2015			31.12.2014			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	-	8.000	8.000	-	5.474	5.474	-	2.526	2.526
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ferrovie Estere	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Ferrovie in concessione	-	-	-	-	-	-	-	-
Agenzie e altre aziende di trasporto	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti da Contratto di Servizio:	-	-	-	-	-	-	-	-
- Contratto di Servizio verso le Regioni	-	33.680	33.680	-	19.906	19.906	-	13.774
- Contratto di Servizio verso lo Stato	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti verso società del Gruppo	-	20.005	20.005	-	7.461	7.461	-	12.544
Altri crediti	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	-	<b>61.685</b>	<b>61.685</b>	-	<b>32.841</b>	<b>32.841</b>	-	<b>28.844</b>
Fondo svalutazione	-	(2.737)	(2.737)	-	(2.061)	(2.061)	-	(676)
<b>Totale netto fondo svalutazione</b>	-	<b>58.948</b>	<b>58.948</b>	-	<b>30.780</b>	<b>30.780</b>	-	<b>28.168</b>

I crediti commerciali verso mercato sono rappresentati principalmente dai servizi da noleggi e turismo.

I crediti commerciali verso le Pubbliche Amministrazioni e le società consortili nella gestione dei contratti di servizio di TPL pesano complessivamente €/000 33.680 e risentono dei consueti ritardi nei pagamenti da parte degli Enti pubblici a seguito delle ridotte risorse disponibili per il settore.

I crediti commerciali verso le società del gruppo pari complessivamente a €/000 20.005 fanno riferimento per €/000 10.606 ai crediti verso le controllate e per €/000 9.399 alle altre società del gruppo.

La variazione del Fondo svalutazione crediti pari a €/000 676 è da attribuire al fondo già preconstituito nella società Umbria Mobilità Esercizio e da una integrazione della svalutazione dei crediti commerciali della Direzione Umbria di €/000 526.

L' esposizione al rischio di credito ricade sui soggetti nazionali e della Euro-zona.

## 14 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

Descrizione	valori in €/000		
	31.12.2015	31.12.2014	Variazione
Depositi bancari e postali	5.732	2.910	2.822
Assegni	40	73	(33)
Denaro e valori in cassa	26	13	13
Conti correnti di tesoreria	-	-	-
Operazione pronti c/termine	-	-	-
Altro	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>5.798</b>	<b>2.996</b>	<b>2.802</b>

I saldi di banca e di cassa sono utilizzabili liberamente dalla società. Per le dinamiche finanziarie si rimanda al prospetto di Rendiconto Finanziario.

## 15 Crediti tributari

La voce è così dettagliata:

Descrizione	Valore in €/000		
	31.12.2015	31.12.2014	Variazioni
Acconti IRAP	618	11	607
<b>Totale</b>	<b>618</b>	<b>11</b>	<b>607</b>

La determinazione del carico fiscale corrente registra un eccedenza di acconti versati a titolo di IRAP 2015 di €/000 618.

## 16 Patrimonio netto

Le variazioni intervenute negli esercizi 2015 e 2014 per le principali voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto all'inizio delle note al bilancio.

### Capitale sociale

Il capitale sociale della società al 31 dicembre 2015, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 31.000.000 di quote da nominali euro 1,00 cadauno, per un totale di €/000 31.000. Il Socio Unico in data 12 marzo 2015 ha deliberato un aumento del capitale sociale pari a €/000 5.490 in relazione alla conversione di quota parte del finanziamento erogato per il progetto di acquisizione della società Umbria Mobilità Esercizio S.r.l..

### Riserva Legale

La Riserva legale della società al 31 dicembre 2015 risulta di €/000 731 incrementata rispetto all'esercizio precedente di €/000 108 per effetto della destinazione del 5% dell'utile d'esercizio 2014 come da delibera del Consiglio di Amministrazione di approvazione del Bilancio 2014 del 12 marzo 2015.

### Riserva Statutaria

Non si rilevano variazioni rispetto ai valori di bilancio 2014.

### Riserva di valutazione

La riserva si decrementa di circa €/000 715 per effetto della valutazione del TFR e dei titoli iscritti nell'attivo immobilizzato al 31 dicembre 2015. Il valore della riserva al 31.12.2015 ammonta pertanto ad un valore negativo pari a €/000 2.937.

### Utili (Perdite) portati a nuovo

Gli utili (perdite) portati a nuovo presentano al 31 dicembre 2015 un saldo negativo pari ad €/000 4.639.

Nel corso dell'esercizio la società ha rilevato una variazione negativa complessiva pari a €/000 9.815 per effetto dell'assorbimento dell'operazione di fusione per incorporazione della società Umbria Mobilità Esercizio pari a €/000 11.874 rilevata come "Operazione tra soci" (incluso l'ammontare del risultato dell'esercizio 2014 della incorporata) e l'ammontare degli utili dell'esercizio 2014 destinati a nuovo per complessivi €/000 2.059.

### Risultato del periodo

Il reddito netto, maturato nello svolgimento della normale attività produttiva, è pari a €/000 8.383.

## 17 Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

La voce ammonta a €/000 11.899 ed è così dettagliata:

valori in €/000

Finanziamenti a medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2015	31.12.2014	Variazione
Prestiti obbligazionari	-	-	-
Finanziamenti da banche	437	109	328
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-
Finanziamenti da soci	-	-	-
Passività per leasing finanziari Gruppo	-	83	(83)
Debiti finanziari verso società del Gruppo	11.462	7.069	4.393
Altro	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>11.899</b>	<b>7.261</b>	<b>4.638</b>

Nei debiti finanziari verso società del Gruppo di €/000 11.462 sono ricompresi i debiti per quota capitale per i finanziamenti concessi dalla consociata Fercredit per l'acquisizione degli investimenti principalmente relativi agli autobus.

L'importo della voce Finanziamenti da banche di €/000 437 comprende il mutuo acceso per necessità di liquidità nel 2007 con un primario istituto di credito dalla incorporata Umbria Mobilità Esercizio; il contratto scade alla fine dell'esercizio 2017.

valori in €/000

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2015	31.12.2014	Variazione
Prestiti obbligazionari (breve termine)	-	-	-
Finanziamenti da banche (breve termine)	666	183	483
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	1.595	1.595	-
Finanziamenti da soci (breve termine)	30.988	36.478	(5.490)
Passività per leasing finanziari Gruppo	-	779	(779)
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	11.293	1.495	9.798
Altro (breve termine)	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>44.542</b>	<b>40.530</b>	<b>4.012</b>
<b>Totale Finanziamenti</b>	<b>56.442</b>	<b>47.791</b>	<b>8.651</b>

Nei Finanziamenti da soci, di €/000 30.988 sono ricompresi gli importi relativi all'indebitamento finanziario nei confronti della capogruppo. Nei Finanziamenti da banche a breve termine sono ricomprese le quote a breve del mutuo di cui sopra, e del mutuo acceso nel 2010 con la Banca Passadore scadente nel luglio 2016. I Debiti verso altri finanziatori di €/000 1.595 riguardano la quota debitoria verso il *factor* Mediocredito Italiano, trasferita a Busitalia da Sita S.p.A. con l'atto di scissione. Tale debito è stato liquidato dalla società nel mese di marzo 2016. I Debiti finanziari a breve termine verso le società del Gruppo sono relativi per €/000 8.653 agli anticipi concessi con la formula del *factoring* dalla società consociata Fercredit e per i restanti alla parte a breve dei finanziamenti per investimenti sul parco autobus.

**18 TFR e altri benefici ai dipendenti**

	31.12.2015	31.12.2014
		<i>valori in €/000</i>
Valore attuale obbligazioni TFR	23.280	12.707
Valore attuale obbligazioni Altri benefici ai dipendenti	-	-
<b>Totale valore attuale obbligazioni</b>	<b>23.280</b>	<b>12.707</b>

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

**Obbligazioni a benefici definiti: TFR**

	31.12.2015	31.12.2014
		<i>valori in €/000</i>
<i>Defined Benefit Obligation al 1/1/2015</i>	12.707	11.817
Acquisizione di ramo	12.535	
<i>Service Costs</i>	-	-
<i>Interest cost</i>	236	286
<i>Benefits paid</i>	(1549)	(338)
<i>Transfers in/(out)</i>	21	(206)
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(669)	1.148
<b>Defined Benefit Obligation al 31/12/2015</b>	<b>23.280</b>	<b>12.707</b>

**Ipotesi attuariali**

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

	31.12.2015	31.12.2014
Tasso di attualizzazione TFR	1,39%	0,9%
Tasso annuo incremento TFR	3%	3%
Tasso di inflazione	1,5%	1%
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti	5%	5%
Tasso atteso di anticipazioni	1%	1%

Le ipotesi relative alla mortalità attesa si basano su statistiche pubblicate e tabelle di mortalità.

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.

	<i>valori in €/000</i>
	<b>2015</b>
Tasso di inflazione + 0,25%	23.557
Tasso di inflazione - 0,25%	23.008
Tasso di attualizzazione +0,25%	22.844

Tasso di attualizzazione -0,25%	23.731
Tasso di <i>turnover</i> +1%	23.169
Tasso di <i>turnover</i> -1%	23.403

Nelle tabelle seguenti è fornita la *duration* media finanziaria dell'obbligazione per i piani e benefici definiti e le erogazioni previste a piano.

valori in €/000

**2015**

<i>Service Cost</i> 2016	-
<i>Duration</i> del piano	8,2

valori in €/000

Anni Erogazioni previste		
	1	2.158
	2	1.639
	3	1.889
	4	1.206
	5	1.966

## 19 Fondi per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2015 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve:

valori in €/000

	31.12.2014	Altre variazioni	Acc.nti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2015
F.do ristrutturazione industriale	-	-	-	-	-	-
F.do manutenzione ordinaria	-	500	2.000	-	-	2.500
Fondo imposte	-	-	-	-	-	-
Altri fondi	6.277	(674)	1.000	(419)	-	6.184
<b>Totale non corrente</b>	<b>6.277</b>	<b>(174)</b>	<b>3.000</b>	<b>(419)</b>	<b>-</b>	<b>8.684</b>

	31.12.2014	Altre variazioni	Acc.nti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2015
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	-	-	-	-	-	-
<b>Totale corrente</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Nell'importo delle "Altre Variazioni" sono ricompresi i valori netti derivanti dalle due operazioni straordinarie:

- €/000 1.754 è l'importo trasferito alla società Busitalia Veneto con il conferimento del "ramo Veneto" e corrisponde ai valori relativi all'accordo transattivo di II° livello spettante ai dipendenti del Veneto;
- €/000 1.580 è l'importo acquisito con l'operazione di fusione per incorporazione della società Umbria Mobilità Esercizio di cui €/000 500 fanno riferimento all'ammontare stanziato al 31 dicembre 2014 dalla società per far fronte agli interventi di manutenzione da effettuarsi sui fabbricati in locazione dalle società

Umbria TPL e Mobilità S.p.A. al fine di adeguarli alle attuali disposizioni normative ed €/000 1.080 fanno riferimento all'importo degli "altri fondi" relativi alle vertenze del lavoro e agli importi della "vacanza contrattuale" 2012-2014 del CCNL di categoria;

Gli "Accantonamenti" del periodo si attestano a €/000 3.000 e fanno riferimento per:

- €/000 2.000 al Fondo Manutenzione ordinaria reso necessario per far fronte ai prossimi interventi di manutenzione necessari sul parco del materiale rotabile;
- €/000 1.000 al Fondo per tasse in quanto nel periodo è stato stimato un rischio di maggiori costi relativi alle tasse ambientali, di competenza della Direzione Umbria, per effetto dell'aggiornamento delle volture da effettuare a seguito della fusione per incorporazione.

Nel valore degli "Utilizzi" sono ricompresi:

- €/000 56 utilizzati per la chiusura di vertenze giuslavoristiche il cui esito giudiziario ha determinato un esito negativo della società;
- €/000 363 riclassificati nella voce Debiti verso personale in quanto relativi alla quota *dell'una tantum* prevista dall'accordo CCNL degli autoferrotranvieri-internavigatori siglato in data 28 novembre 2015 per il periodo di vacanza contrattuale 2012-2014.

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

valori in €/000

	2014	Altre variazioni	Acc.ti	Utilizzi	Riclassifiche	2015
Fondo rinnovo CCNL	3.248	580	-	(363)	(2.935)	<b>530</b>
Fondo Bilaterale	-	-	-	-	2.556	<b>2.556</b>
Fondo cause lavoro e II° livello	2.769	(1.254)	-	(56)	379	<b>1.838</b>
Fondo cause fornitori e terzi	260	-	-	-	-	<b>260</b>
Fondo manutenzione ordinaria	-	500	2.000	-	-	<b>2.500</b>
Fondo Tasse	-	-	1.000	-	-	<b>1.000</b>
<b>Totale non corrente</b>	<b>6.277</b>	<b>(174)</b>	<b>3.000</b>	<b>(419)</b>	<b>-</b>	<b>8.684</b>

Come evidenziato nella tabella sopra riportata, al 31 dicembre 2015 la società ha convertito i valori residui dei Fondi rischi e oneri, precedentemente costituiti per far fronte alle esigenze determinate dalla "vacanza contrattuale" del CCNL degli autoferrotranvieri, pari a €/000 2.935 per la costituzione di un fondo per "Erogazione delle Prestazioni Straordinarie previste dal Fondo Bilaterale" di €/000 2.556. Il restante importo pari ad €/000 379 è stato convertito per far fronte alle cause giuslavoristiche, in corso di svolgimento.

In merito al Fondo Bilaterale, si fa presente che, in data 8 luglio 2013 è stato stipulato l'accordo sindacale nazionale tra ASSTRA, ANAV e le diverse OO.SS. con cui, in attuazione delle disposizioni di legge, è stato convenuto di costituire il Fondo Bilaterale di solidarietà per il sostegno del reddito del personale delle aziende di trasporto pubblico ai sensi dell'art. 3, comma 4, legge 28 giugno 2012 n.92. Quali destinatari degli interventi del Fondo sono i lavoratori delle aziende, sia pubbliche che private, che occupano mediamente più di quindici dipendenti e che svolgono servizi di trasporto pubblico autofilferrotranviari e di navigazione sulle acque interne e lagunari, con esclusione delle aziende

ricomprese nel campo di applicazione di analoghi Fondi di settore già costituiti e di quelle esercenti servizi ferroviari di alta velocità.

Il Fondo ha lo scopo di:

- assicurare ai lavoratori una tutela in costanza di rapporto di lavoro mediante l'erogazione di una prestazione ordinaria nei casi di riduzione o sospensione temporanea dell'attività lavorativa per le causali previste dall'art. 1, legge 164/1975 e successive modifiche e integrazioni;
- assicurare un sostegno economico, tramite erogazione di prestazioni integrative o straordinarie, ai lavoratori cessati dal rapporto di lavoro in presenza di problematiche occupazionali;
- contribuire allo svolgimento di programmi formativi, di riconversione o riqualificazione professionale del personale eventualmente in esubero, tramite i fondi interprofessionali, anche in concorso con gli appositi fondi nazionali o dell'Unione Europea.

Il Fondo pertanto provvede:

- a) all'erogazione di assegni ordinari a favore dei lavoratori interessati da riduzioni dell'orario di lavoro o da sospensione temporanea dell'attività lavorativa, anche in concorso con gli appositi strumenti di sostegno previsti dalla legislazione vigente;
- b) all'erogazione di prestazioni integrative dell'assicurazione sociale per l'impiego (ASpl);
- c) all'erogazione di assegni straordinari per il sostegno al reddito a favore di lavoratori che raggiungano i requisiti previsti per il pensionamento di vecchiaia o anticipato nei successivi 60 mesi, a seguito di accordi sindacali aziendali che tali assegni prevedano nell'ambito di programmi di incentivo all'esodo;

In virtù di quanto appena descritto, la società ha previsto la costituzione di uno specifico Fondo che permetterà, pertanto, di far fronte agli oneri finanziari da sostenere nel futuro, per far fronte a quanto indicato nei precedenti punti, soprattutto in virtù del fatto che, sarà soprattutto significativo l'impegno che la società dovrà sostenere per far fronte alle ricadute occupazionali derivanti da processi di efficientamento produttivo e/o da interventi di ristrutturazione aziendale connessi all'introduzione di innovazioni tecnologiche che producono la necessità di un ricambio generazionale al fine di sostenere le competenze tecniche e specialistiche per il pieno funzionamento delle nuove tecnologie.

## 20 Altre passività non correnti e correnti

Le voci di debito sono così dettagliate:

	<i>valori in €/000</i>								
	31.12.2015			31.12.2014			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	-	1.111	1.111	-	312	312	-	799	799
Acconti verso clienti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic.Soc.	-	3.571	3.571	-	1.585	1.585	-	1.986	1.986
Debiti per IVA - proc. IVA Gruppo	-	-	-	-	268	268	-	(268)	268
Altri debiti verso società del Gruppo	-	4.080	4.080	-	3.153	3.153	-	927	927
Debiti per consolidato fiscale	-	716	716	-	453	453	-	263	263
Depositi cauzionali	13	-	13	54	-	54	(41)	-	(41)
Altri debiti	-	10.044	10.044	-	4.440	4.440	-	5.604	5.604
Ratei/riscontii passivi	-	4.003	4.003	-	2.370	2.370	-	1.633	1.633
<b>Totale</b>	<b>13</b>	<b>23.525</b>	<b>23.538</b>	<b>54</b>	<b>12.581</b>	<b>12.635</b>	<b>(41)</b>	<b>10.944</b>	<b>10.903</b>

Le altre passività non correnti e correnti si attestano complessivamente a €/000 23.538 con una variazione in aumento di €/000 10.903 rispetto all'esercizio precedente determinata principalmente dai seguenti fattori:

- Incremento di €/000 799 del valore degli acconti relativi alla contribuzione regionale principalmente su investimenti del parco bus effettuati nel mese di dicembre;
- Incremento di €/000 1.986 dei debiti nei confronti dell'Inps strettamente collegato alle variazioni intervenute nell'anno sulla consistenza del personale dipendente. Nei debiti, difatti, sono ricompresi sia gli oneri contributivi che per il riversamento delle quote di TFR, unitamente a quanto dovuto nei confronti degli altri fondi complementari TFR, in particolare verso il fondo di categoria PRIAMO sia i contributi e le quote devolute ai fondi previdenziali, regolarmente versati nel mese di gennaio 2016, sempre legate al personale dipendente;
- Incremento di €/000 927 dei debiti verso le società del Gruppo relativo all'ammontare dei debiti nei confronti della società Busitalia Veneto;
- Incrementi degli "Altri Debiti" pari a €/000 5.604 dove confluiscono principalmente le variazioni degli importi dei debiti verso il personale per competenze maturate e non ancora liquidate comprensive delle relative ritenute alla fonte pari a circa €/000 4.487 incremento strettamente correlato alle operazioni straordinarie intervenute nell'esercizio e pertanto alla variazione della consistenza del personale dipendente al 31 dicembre 2015 rispetto al 2014. Si rilevano inoltre, nella voce, incrementi dei debiti per tasse pari a €/000 570 di competenza della Direzione Umbria oltre ai €/000 547 dei debiti nei confronti delle assicurazioni legati all'ammontare delle franchigie collegate alla sinistrosità dell'anno che non sono state ancora conguagliate e regolate;
- Incrementi di €/000 1.633 dei risconti passivi in quanto al 2015 sono inclusi anche i risconti degli abbonamenti gomma e ferro della Direzione Umbria.

## 21 Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2015			31.12.2014			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	-	27.182	27.182	-	14.231	14.231	-	12.951	12.951
Acconti commerciali	-	10	10	-	16	16	-	(6)	(6)
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	-	11.235	11.235	-	4.650	4.650	-	6.585	6.585
Debiti per contratti di costruzione	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	-	<b>38.428</b>	<b>38.428</b>	-	<b>18.897</b>	<b>18.897</b>	-	<b>19.531</b>	<b>19.531</b>

valori in €/000

L'ammontare dei debiti commerciali correnti si attesta a €/000 38.428 con una variazione in aumento di €/000 19.531 determinata dall'incremento di €/000 12.951 dell'esposizione commerciale verso fornitori generici e da €/000 6.585 dell'esposizione commerciale verso società del Gruppo.

L'incremento dei debiti verso fornitori è stato determinato principalmente dall'operazione di fusione della società Umbria mobilità Esercizio nonché dal contestuale allungamento dei tempi medi di pagamento. Tra le variazioni gestionali, escludendo pertanto le operazioni straordinarie, si rileva un incremento di €/000 1.939 dei debiti relativi agli investimenti effettuati negli ultimi mesi dell'anno per il rinnovo del parco bus.

In merito all'incremento dei debiti commerciali verso società del Gruppo si rilevano principalmente variazioni di €/000 4.221 per effetto dell'esposizione, per debiti manutentivi, nei confronti della controllata Savit S.r.l., la cui partecipazione di controllo è stata acquisita con l'operazione di fusione della società Umbria Mobilità Esercizio e con la quale, pertanto, l'attuale Direzione Umbria ha mantenuto attivo i relativi rapporti di service oltre a €/000 1.099 di incremento relativi all'esposizione con la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per i servizi di corporate, distacco del personale ed emolumenti retrocessi. Le altre variazioni fanno riferimento ai debiti verso la consociata R.F.I. S.p.A. a fronte di prestazioni sanitarie; i servizi amministrativi resi dalla consociata Ferservizi.

## 22 Ricavi delle vendite e delle prestazioni

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

I Ricavi delle vendite e delle prestazioni pari a €/000 130.559 sono stati rilevati dalle seguenti linee di *business*:

	2015	2014	Valori in €/000 Variazione
<b>Ricavi da mercato</b>	<b>48.379</b>	<b>46.039</b>	<b>2.340</b>
T.P.L. Extraurbano	13.360	26.157	(12.797)
T.P.L. Urbano	118	436	(318)
T.P.L. Umbria	28.733	-	28.733
Servizi a Mercato	6.168	5.635	533
Servizi Sostitutivi Ferroviari	-	13.811	(13.811)
<b>Ricavi da contratto di servizio</b>	<b>81.900</b>	<b>43.989</b>	<b>37.911</b>
Toscana	16.989	16.285	704
Veneto	6.983	27.704	(20.721)
Umbria	57.929	-	57.929
<b>Altri Ricavi da servizi</b>	<b>280</b>	<b>-</b>	<b>280</b>
<b>Totale</b>	<b>130.559</b>	<b>90.028</b>	<b>40.531</b>

I Ricavi da Mercato si attestano ad €/000 48.379 con una variazione in aumento di €/000 2.340 rispetto al 2014 per effetto congiunto di:

- Incrementi per €/000 28.733 relativo ai ricavi del TPL Umbria (non presenti nel precedente esercizio);
- Decrementi per €/000 12.797 relativi ai minor ricavi da TPL Extraurbano a seguito del conferimento "ramo Veneto" per circa €/000 12.882 e maggiori ricavi da TPL Extraurbano della Toscana per ca. €/000 85;
- Decrementi dei ricavi da TPL Urbano a seguito del conferimento "ramo Veneto" per ca. €/000 318;
- Diminuzione di €/000 13.811 relativi al ramo d'azienda "Servizi Sostitutivi Ferroviari" trasferito a far data dal 1 maggio 2014 alla società controllata Busitalia Rail Service S.r.l.;
- Incremento per €/000 533 dei Servizi a Mercato a seguito delle maggiori percorrenze e frequentazioni sulle linee di collegamento di Firenze con l'aeroporto ed i maggiori *outlet* del territorio circostante;

I Ricavi da contratto di servizio, che includono i Ricavi da contratti di servizio pubblico e altri contributi per servizi aggiuntivi da Regioni, si attestano ad €/000 81.900, come sopra riportato e registrano una variazione in aumento di €/000 37.911 determinata da:

- Incremento per €/000 57.929 dei Ricavi per attività di Trasporto Pubblico Locale della Regione Umbria i cui contratti di servizio includono, oltre al servizio di TPL urbano ed extraurbano su gomma, anche i servizi ferroviari e i servizi navigazioni (si specifica che nel corso del 2015 sono state riconosciute dalla Regione Umbria maggiori corrispettivi sia sul comparto gomma che sul comparto ferro);

- Diminuzione per €/000 20.721 dei Ricavi per il Trasporto pubblico Extraurbano e Urbano della Regione Veneto a seguito del conferimento del “ramo d’azienda” avvenuto a far data dal 1° aprile 2015;
- Incremento per €/000 704 dei Ricavi per il Trasporto pubblico Extraurbano della Regione Toscana strettamente collegati ad un incremento della produzione del servizio.

Si specifica che il dato nel 2015, con riferimento alla Regione Toscana, è comprensivo degli effetti positivi derivanti dalle quote di competenza della società rinvenienti dalla sottoscrizione della transazione con la Città Metropolitana di Firenze e i Comuni interessati del lotto 3 (Chianti-Valdarno). L'accordo transattivo ha previsto a decorrere dal 1° gennaio 2015 e fino al 31 dicembre 2015 il riconoscimento della maggiorazione degli importi liquidati a titolo di compensazione degli atti di imposizione dell’obbligo di servizio TPL pari al 6% oltre IVA.

Gli Altri ricavi da servizi rilevano una variazione in aumento di €/000 280 determinati dal servizio di noleggio a freddo di treni e carrozze prestati dalla Direzione Umbria e pertanto non rilevati nell’esercizio precedente.

## 23 Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2015	2014	valori in €/000 Variazione
Contributi sul personale	9.266	2.667	6.599
Corrispettivi Minimetro'	3.503	-	3.503
Ricavi da gestione immobiliare	1.324	528	796
Rimborsi e recuperi diversi	1.364	441	923
Service verso controllate	3.525	2.116	1.409
Provvigioni attive e vendita bigl. di terzi	384	393	(9)
Parcheggi nelle stazioni	736	-	736
Indennizzi assicurativi attivi	310	341	(31)
Servizi a bus di terzi	2.398	2.119	279
Multe e penalità	131	132	(1)
Altre prestazioni e proventi diversi	749	284	465
Plusvalenze ordinarie	19	4	15
<b>Totale</b>	<b>23.709</b>	<b>9.025</b>	<b>14.683</b>

L’ammontare degli Altri proventi, si attesta ad €/000 23.709. La voce si articola nelle seguenti componenti:

La voce presenta una variazione in aumento pari a €/000 14.683 rispetto all’esercizio precedente per effetto:

- Incremento €/000 3.503 dei Corrispettivi da Minimetro, servizio offerto dalla sola Direzione Umbria e pertanto non presenti nel precedente periodo;
- Incrementi €/000 6.599 dei “Contributi sul personale” (che include il riconoscimento dalle Regioni, dei maggiori “oneri” relativi alla contrattazione CCNL autoferrotranvieri, spettanti alle aziende di trasporto) di cui €/000 6.770 relativi alla Direzione Umbria e in diminuzione per €/000 171 a seguito del conferimento del “ramo Veneto”;
- Incrementi €/000 796 dei “Ricavi da gestione immobiliare” per effetto contrapposto di incrementi per €/000 1.032 derivanti dalla Direzione Umbria, in diminuzione i ricavi per €/000 233 per il conferimento del “ramo Veneto” e per €/000 3 relativi alla Direzione Toscana;
- Incrementi per €/000 736 dei ricavi per il servizio di “parcheggi nelle stazioni” gestiti dalla Direzione Umbria e pertanto non presenti nell’esercizio precedente;

- Incrementi per €/000 1.409 dei ricavi da “service verso controllate” principalmente, per servizi amministrativi e strategici resi dalla controllante Busitalia, e relativi per €/000 755 alla società Busitalia Veneto per il periodo compreso dal 1° aprile al 31 dicembre c.a., per €/000 770 relativi alla società Umbria Mobilità Esercizio e pertanto in diminuzione rispetto all’esercizio precedente, per €/000 667 relativi alla società Busitalia Rail Service in aumento rispetto al 2014 in quanto relativi al periodo compreso dal 1° gennaio al 31 dicembre del c.a. e per €/000 770 relativi alla società Ataf Gestioni non rilevati nell’esercizio precedente in quanto non si erano realizzate le condizioni contrattuali previste dalla contrattazione tra le parti;
- Incrementi per €/000 279 dei “Servizi a bus di terzi” per effetto di una diminuzione di €/000 793 relativi ai servizi svolti dal “ramo Veneto” conferito e €/000 996 relativi ai servizi offerti dalla Direzione Umbria e per €/000 76 relativi ai servizi della Toscana per maggiore produzione effettuata nell’anno;
- Incrementi per €/000 923 della voce “Rimborsi e recuperi diversi” relativo, quasi esclusivamente, ai rimborsi delle spese di gasolio effettuate nei confronti della società Busitalia Rail Service;
- Incrementi per €/000 465 delle “Altre prestazioni e proventi diversi”, dove sono ricompresi gli importi relativi alle sopravvenienze attive e rispetto all’esercizio precedente si rilevano €/000 517 generate dalla eliminazione degli interessi di mora fatturati, negli esercizi precedenti, dalla società Savit S.r.l. per effetto della rinuncia, della stessa, all’incasso dei relativi crediti.

Le altre variazioni nette sono frutto di eventi non significativi verificatesi nell’anno.

## 24 Costo del personale

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

	2015	2014	Valori in €/000 Variazione
<b>Personale a ruolo</b>	<b>71.255</b>	<b>37.986</b>	<b>33.268</b>
- Salari e stipendi	53.802	27.623	26.180
- Oneri sociali	15.948	7.996	7.952
- Altri costi del personale a ruolo	-	-	-
- Trattamento di fine rapporto	3.624	1.882	1.742
- Rival. Indennità di buona uscita	-	-	-
- Service Costs TFR/CLC	-	-	-
- Service Costs Altri benefici definiti ai dipendenti	-	-	-
- Rimborsi per distacco personale	(2.140)	(897)	(1.243)
- Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	20	1.383	(1.363)
<b>Personale Autonomo e Collaborazioni</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
- Salari e stipendi	-	-	-
- Oneri sociali	-	-	-
- Altri costi del personale autonomo e collaborazioni	-	-	-
- Personale autonomo e collaborazioni accantonamenti e rilasci	-	-	-
<b>Altri costi</b>	<b>3.185</b>	<b>1.271</b>	<b>1.914</b>
- Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	1.443	713	730
- Altri costi collegati al personale	1.743	559	1.184
<b>Totale</b>	<b>74.440</b>	<b>39.258</b>	<b>35.182</b>

Il costo del personale per totali €/000 74.440 si riferisce alle varie componenti del personale a ruolo, ai collaboratori e distaccati oltre agli altri costi collegati al personale.

La variazione assoluta registrata al 31 dicembre 2015 rispetto all’esercizio precedente è strettamente correlata alle operazioni straordinarie intervenute nel periodo come ampiamente descritto nei precedenti paragrafi.

A livello di consistenza del personale infatti rileviamo rispetto al 2014 una variazione in aumento di n.709 unità determinata dall'uscita di 451 unità relative alla sede di Padova e Rovigo e quindi relative al ramo d'azienda "Veneto" conferito e all'ingresso di n. 1.117 unità relative al personale della società Umbria Mobilità Esercizio nonché altre variazioni minori riconducibili a nuove assunzioni e cessazioni per quiescenza come ampiamente indicato nel paragrafo delle "Risorse umane".

In termini di costo per "Personale a ruolo" pertanto la movimentazione della consistenza del personale ha determinato un incremento complessivo di €/000 33.268 per effetto di:

- Incrementi dei Salari e Stipendi di €/000 26.180 di cui €/000 36.366 per effetto dell'ingresso della Direzione Umbria e meno €/000 9.958 per effetto del conferimento del "ramo Veneto e in diminuzione per €/000 228 per il ramo della Toscana per effetto delle variazioni intercorse nell'anno e quindi uscite per quiescenza e ingresso di neo-laureati;
- Incremento dell'incidenza degli "Oneri Sociali" e del "TFR" rispettivamente di €/000 7.952 e €/000 1.742 per effetto contrapposto di aumenti di €/000 13.332 relativi all'imposizione contributiva di competenza della Direzione Umbria e diminuzioni di €/000 3.613 a seguito del conferimento del "ramo d'azienda Veneto", meno significativa la variazione della Direzione Toscana pari a meno €/000 25;
- Incremento di €/000 1.243 della voce "Rimborsi per distacco di personale" dove sono ricompresi gli importi relativi ai distacchi attivi di personale verso società del Gruppo o società esterne e che oltre a riflettere un incremento netto di €/000 1.528 a seguito delle operazioni straordinarie intercorse nell'anno riflettono una diminuzione di €/000 285 per effetto di maggiori distacchi avvenuti a livello di corporate per necessità aziendali.

Si specifica che la società nell'esercizio 2015 non ha previsto accantonamenti significativi correlati alla copertura di rischi connessi a contenziosi giuslavoristici pertanto si rileva una variazione significativa di €/000 1.363 in diminuzione rispetto all'esercizio precedente. In merito allo stato e alla tipologia di contenziosi passivi aperti nei confronti della società si rinvia al paragrafo "Altre Informazioni".

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

	<b>2015</b>
<b>Personale</b>	
Dirigenti	6,4
Quadri	17
Altro personale	605,5
<b>Totale</b>	<b>628,9</b>

Tra gli "Altri costi" del personale sono ricompresi gli importi relativi al costo per i "distacchi passivi" e quindi personale distaccato presso altre società del Gruppo e terze società che presentano una variazione in aumento di €/000 730 di cui €/000 551 per effetto delle operazioni straordinarie e per €/000 179 per effetto principalmente del distacco di due dipendenti quadri rispettivamente della Struttura organizzativa delle Risorse Umane e della Gestione del Commerciale e di un dirigente.

Gli "altri costi collegati al personale" risultano incrementati di €/000 1.184 rispetto al precedente esercizio principalmente per un incremento dei costi di formazione del personale dipendente che ha impegnato la società per un importo complessivo di €/000 150 mentre la restante variazione è riconducibile alle operazioni straordinarie.

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

La voce è così dettagliata:

	2015	2014	valori in €/000 Variazione
Materiali e materie di consumo	2.641	1.681	960
Energia elettrica e combustibili per la trazione	15.552	13.513	2.039
Illuminazione e forza motrice	-	-	-
Variazione delle giacenze di immobili e terreni <i>trading</i>	-	-	-
Accantonamenti/rilasci	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>18.193</b>	<b>15.195</b>	<b>2.998</b>

Il costo delle Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci per totali €/000 circa 18.193, fa riferimento per oltre l'85% al costo dei combustibili e l'energia elettrica impiegata per la trazione dei mezzi utilizzati per il trasporto di persone e merci pari a €/000 15.552 e la restante parte è attribuibile ai materiali di ricambio e merci utilizzate dai magazzini della società pari a €/000 2.641.

Rispetto al 2014 si rileva una variazione in aumento dei consumi di €/000 2.998 riconducibile alle operazioni straordinarie per un importo netto di €/000 3.724 mentre in diminuzione i consumi, nonostante l'incremento della produzione, per effetto del maggiore recupero delle accise.

## 26 Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2015	2014	valori in €/000 Variazione
<b>Prestazioni per il trasporto</b>	<b>992</b>	<b>11.533</b>	<b>(10.541)</b>
Pedaggio	47	-	47
Servizi di manovra	-	-	-
Altre prestazioni collegate al Trasporto	945	11.533	(10.588)
Prestazioni per il trasporto accantonamenti e rilasci	-	-	-
<b>Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati</b>	<b>17.765</b>	<b>7.949</b>	<b>9.816</b>
Servizi e lavori appaltati per c/terzi	-	-	-
Serv. pulizia ed altri serv. Appaltati	1.619	703	915
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati accantonamenti e rilasci	16.147	7.246	8.901
<b>Servizi immobiliari e utenze</b>	<b>2.369</b>	<b>578</b>	<b>1.790</b>
<b>Servizi amministrativi ed informatici</b>	<b>1.676</b>	<b>966</b>	<b>710</b>
<b>Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>16</b>
<b>Diversi</b>	<b>13.626</b>	<b>9.727</b>	<b>3.899</b>
Prestazioni professionali	730	367	363
Assicurazioni	5.431	2.541	2.890
Costi comuni di Gruppo	539	339	200
Consulenze	102	195	(92)
Compensi organi sociali	384	355	29
Altri costi per servizi accont.e rilasci	1.000	275	725
Provvigioni alle agenzie	1.286	1.597	(311)
Servizi di subaffidamento TPL	3.183	2.163	1.020
Altro	972	1.895	(923)
<b>Totale</b>	<b>36.446</b>	<b>30.755</b>	<b>5.691</b>

I costi sostenuti per le “prestazioni collegate al trasporto” subiscono, nel corso dell’esercizio 2015, un netto decremento di €/000 10.588 in quanto nel 2014 erano ricompresi i costi relativi al ramo d’azienda “Servizi Sostitutivi Ferroviari” conferito, a far data dal 1 maggio 2014, alla società Busitalia Rail Service S.r.l..

I costi per “manutenzione, pulizia e altri servizi appaltati” presentano una variazione significativa pari a €/000 9.816 di cui €/000 7.650 per effetto delle operazioni straordinarie e €/000 2.000 a seguito di accantonamenti per manutenzioni effettuate per far fronte alle esigenze di manutenzione del complessivo parco rotabile. La restante variazione pari a €/000 166 è attribuibile ai costi sostenuti per la manutenzione delle immobilizzazioni industriali e dei fabbricati non industriali.

Altro incremento significativo pari a €/000 2.890 riguarda i costi delle “assicurazioni”. La variazione è riconducibile quasi esclusivamente alle operazioni straordinarie in particolare si rileva un incremento delle polizze di competenza della Direzione Umbria pari a €/000 3.978 e decremento delle polizze del “ramo Veneto” per effetto del conferimento di €/000 1.100.

Nei costi relativi ai “compensi per organi sociali” sono ricompresi gli emolumenti dei componenti del Consiglio di Amministrazione e del Collegio sindacale. Rispetto al 2014 si rileva un incremento pari a €/000 29 relativi ai compensi di competenza degli organi della società Umbria Mobilità Esercizio per il periodo antecedente la fusione.

Gli “altri costi per accantonamenti e rilasci” presentano una variazione in aumento di €/000 725 in quanto nel periodo è stato stimato un rischio di maggiori costi relativi alle tasse ambientali, di competenza della Direzione Umbria, per effetto dell’aggiornamento delle volture da effettuare a seguito della fusione per incorporazione.

L’incremento dei costi per “prestazioni professionali” pari ad €/000 363 è attribuibile principalmente al ricorso al TAR presentato dai professionisti per la partecipazione alla procedura di gara per l’individuazione di un affidatario unico dei servizi di TPL nella gestione autonoma Friuli Venezia Giulia come ampiamente descritta nel paragrafo dei “principali eventi dell’esercizio”.

## 27 Costi per godimento beni di terzi

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

	2015	2014	valori in €/000 Variazione
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	2.713	481	2.232
Noleggi veicoli di servizio	274	294	(20)
Noleggio materiale informatico	287	111	176
<b>Totale</b>	<b>3.274</b>	<b>886</b>	<b>2.388</b>

I canoni di locazione nel 2015 presentano una variazione in aumento complessiva di €/000 2.388 in particolare per effetto del subentro nei contratti di affitto trasferiti alla società a seguito della fusione dell’Umbria mobilità esercizio.

In particolare si registrano maggiori locazioni di plessi strumentali pari a €/000 2.232 per effetto di maggiori oneri derivanti dalla Direzione Umbria per circa €/000 2.525 milioni di euro compensati da una diminuzione di €/000 293 rispetto all’esercizio precedente che esprimeva quattro mesi di locazione in uso dal ramo “servizi sostitutivi” ceduto con decorrenza 1° maggio 2014 alla Busitalia Rail Service.

In aumento anche i costi per noleggio di materiale informatico di €/000 176, di cui €/000 171 in uso dalla Direzione Umbria.

## 28 Altri costi operativi

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

	<i>valori in €/000</i>		
	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Variazione</b>
Altri costi	2.411	1.269	1.142
Minusvalenze da alienazione immobilizzazioni	25	110	(85)
Oneri di gestione Pool da aziende di trasporto	1.936	2.152	(216)
Altri costi operativi accantonamenti e rilasci	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>4.371</b>	<b>3.531</b>	<b>840</b>

In particolare si segnalano all'interno degli "altri costi" l'importo delle tasse di circolazione del parco autobus oltre alle imposte sugli immobili ed altre tasse ed imposte di minore entità. La variazione di €/000 1.142 è riconducibile per €/000 1.047 all'effetto netto delle operazioni straordinarie di fusione e conferimento mentre la parte residua pari a €/000 95 è riconducibile a variazioni non significative o comunque non riconducibili a particolari eventi.

Si rilevano, invece, minori oneri di gestione relativi alla compartecipazione a consorzi e fondazioni pari a €/000 216 a seguito del conferimento del "ramo Veneto".

L'importo delle minusvalenze da alienazione immobilizzazioni pari ad €/000 25 fa riferimento al valore residuo del materiale rotabile che è stato dismesso dal parco nel 2015 per vendita o rottamazione in diminuzione rispetto al 2014 per €/000 85 per effetto di minori dismissioni dal parco di mezzi non completamente ammortizzati.

## 29 Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	<i>valori in €/000</i>		
	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Variazione</b>
<b>Ammortamento attività immateriali e materiali</b>	<b>9.720</b>	<b>3.947</b>	<b>5.773</b>
• Ammortamento attività immateriali	531	310	221
• Ammortamento attività materiali	9.189	3.637	5.551
Utilizzo fondo rettifiche ammortamenti	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>9.720</b>	<b>3.947</b>	<b>5.773</b>

Gli ammortamenti per il 2015 risentono dell'effetto delle due operazioni straordinarie intervenute nel corso dell'esercizio. La maggiore variazione riguarda essenzialmente il parco rotabile.

La quota degli ammortamenti di competenza della Direzione Umbria si attesta a €/000 6.770 circa. La restante parte pari a €/000 2.950 rispetto all'esercizio precedente presenta una variazione in diminuzione, pari ad €/000 997, per effetto principalmente del conferimento del parco bus alla costituenda società Busitalia Veneto.

## 30 Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	<i>valori in €/000</i>		
	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Variazione</b>
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	-	-	-
Svalutazione delle attività immateriali	-	-	-

Svalutazione magazzino	-	10	-	10
Rettifiche e riprese di valore su crediti	658	257		401
<b>Totale</b>	<b>658</b>	<b>267</b>		<b>391</b>

La svalutazione dei crediti nel 2015 pari a €/000 658 è stata determinata da una stima di *impairment* dei crediti commerciali della Direzione Umbria di €/000 526 e dalla necessità di incrementare l'importo della svalutazione dei crediti per contributi CCNL vantati nei confronti delle Regioni per €/000 132 circa.

### 31 Accantonamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2015	2014	Valori in €/000 Variazione
Svalutazione MR scarso utilizzo	118	10	107
<b>Totale</b>	<b>118</b>	<b>10</b>	<b>107</b>

La voce indicata, di importo pari ad €/000 118, fa riferimento alla svalutazione effettuata sul complessivo valore del magazzino in conto deposito tenuto presso la società controllata Savit S.r.l., a seguito della verifica dello *slow moving*.

### 32 Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

	2015	2014	Valori in €/000 Variazione
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	-	8	2.478
Plusvalenza da rivalutazione parco bus	2.486	-	2.486
Interessi diversi da controllate	105	159	- 54
Proventi finanziari su derivati	-	-	-
Proventi finanziari diversi	5	15	- 10
Dividendi	1.438	-	1.438
Rivalutazioni di attività finanziarie	-	-	-
Utili su cambi	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>4.034</b>	<b>182</b>	<b>3.852</b>

Il saldo dei proventi finanziari pari a €/000 4.034 e la relativa variazione di €/000 3.852 rispetto al 2014 risente dell'effetto della plusvalenza realizzata dall'operazione di conferimento del "ramo Veneto" che ha determinato un disallineamento tra valori contabili e valori di perizia derivanti dalla rivalutazione del parco bus pari a €/000 2.486 a seguito della presenza di sostanza economica dell'operazione in osservanza a quanto delineato dall'OPI 1, e dell'ammontare dei dividendi deliberati dalla controllata Busitalia Rail Service pari a €/000 1.438.

Il riconoscimento nel Conto Economico della differenza tra il prezzo della transazione ed il valore di carico delle attività oggetto di trasferimento pari a €/000 2.486 è avvenuto in considerazione della "Significativa influenza sui flussi di cassa futuri" stimati per l'operazione di trasferimento delle attività nette. Quanto indicato è stato formalizzato in un "Preliminare

Piano Combined” con evidenza degli obiettivi, presupposti e motivazioni strategiche dell’operazione evidenziando i relativi *economics* del *Combined* Padova-Rovigo.

### 33 Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

	2015	2014	valori in €/000	
			Variazione	
Oneri finanziari su titoli	-	-	-	-
Oneri finanziari su debiti	1.902	1.351	-	551
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	236	286	-	50
Oneri finanziari su derivati	-	-	-	-
Oneri finanziari diversi	-	-	-	-
Svalutazioni di attività finanziarie	-	-	-	-
Perdita su cambi	-	-	-	-
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>2.138</b>	<b>1.637</b>		<b>501</b>

Gli oneri finanziari sui debiti dell’importo complessivo di €/000 1.902 sono riconducibili per:

- €/000 910 agli interessi passivi derivanti dalle linee di finanziamento aperte dalla Capogruppo nell’ambito delle operazioni straordinarie di acquisizione delle società Ataf Gestioni di Firenze e dell’acquisizione e del funzionamento dell’ex Umbria Mobilità Esercizio S.r.l.;
- €/000 725 agli interessi passivi su finanziamenti erogati dalla consociata Fercredit richiesti per la realizzazione degli investimenti;
- €/000 267 agli interessi passivi verso controparti bancarie.

La variazione in aumento di €/000 551 è principalmente determinata dalle operazioni straordinarie intervenute nel corso dell’esercizio. In maniera residuale l’incremento è stato determinato dall’accensione di nuovi finanziamenti in quanto gli stessi sono stati erogati, principalmente nel corso dell’ultimo mese dell’esercizio.

Tra gli oneri finanziari per benefici ai dipendenti si rilevano €/000 236 relativi all’effetto dell’*Interest cost* a seguito dell’attualizzazione del TFR.

### 34 Imposte sul reddito dell’esercizio correnti, differite e anticipate

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

	2015	2014	valori in €/000	
			Variazione	
IRAP	348	850	-	(502)
IRES	275	750	-	(475)
Imposte estere correnti	-	-	-	-
Proventi da adesione cons.fiscale	-	(600)	-	536
Imposte differite e anticipate	-	600	-	(600)
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(64)	(9)	-	9
Imposte accantonamenti e rilasci	-	-	-	-
Totale rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	-	-	-	-
<b>Totale imposte sul reddito</b>	<b>559</b>	<b>1.591</b>		<b>(1.032)</b>

Le imposte IRAP correnti ammontano a €/000 348 in diminuzione per effetto dell'incremento dei costi relativi agli ammortamento deducibili.

Ai fini IRES l'imposta corrente di €/000 275 viene abbattuta dai proventi per adesione al consolidato fiscale (per l'80% del valore) determinando così un debito d'imposta nei confronti della Capogruppo.

Si rileva inoltre una differenza positiva pari a €/000 64 tra le imposte correnti effettive risultanti dalle Dichiarazioni dei redditi dell'esercizio 2014 rispetto a quanto stimato in Bilancio nell'esercizio precedente.

### Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva

	2015		2014	
	€/000	%	€/000	%
Utile del periodo	8.383		2.168	
Totale imposta sul reddito	559		1.591	
Utile ante imposte	8.942		3.759	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)	2.459	27,50%	1.034	27,50%
<b>Minori imposte:</b>				
Restituzione accise	(2.315)		(2.588)	
Dividendi	(1.366)		(1.016)	
Plusvalenze da conferimento Busitalia Veneto Spa	(2.486)		-	
Altre variazioni in diminuzione	(1.197)		-	
Perdite esercizi precedenti	(4.000)		(2.182)	
<b>Maggiori imposte:</b>				
Svalutazioni dell'esercizio	658		267	
Accantonamenti a fondi	2.118		1.634	
Altre variazioni in aumento	646		671	
<b>Totale imposte correnti sul reddito (IRES)</b>	<b>275</b>	<b>3,08%</b>	<b>150</b>	<b>3,99%</b>
<b>IRAP</b>	<b>348</b>	<b>3,89%</b>	<b>850</b>	<b>22,61%</b>
<b>Differenza su stima imposte anni precedenti</b>	<b>(64)</b>		<b>(9)</b>	
<b>Totale fiscalità differita</b>	<b>-</b>		<b>600</b>	
<b>TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO</b>	<b>559</b>		<b>1.591</b>	

### 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 82,830 mila euro, per servizi di revisione legale. In data 30 novembre 2015 i corrispettivi sono stati integrati, rispetto al 2014 a seguito della fusione per incorporazione della società Umbria Mobilità Esercizio e della cessione del ramo d'azienda a Busitalia Veneto.

### 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:

	<i>Valore in €/000</i>		
	2015	2014	Variazione
Amministratori	307	313	(6)
Sindaci	77	42	35
Membri OdV	11	-	11
<b>TOTALE</b>	<b>395</b>	<b>355</b>	<b>40</b>

Tra i compensi agli Amministratori e ai componenti del Collegio Sindacale si rilevano €/000 46 erogati a favore degli organi della società Umbria Mobilità Esercizio nel periodo antecedente la realizzazione dell'operazione di fusione.

Si fa presente che gli importi includono gli importi dei rimborsi spese.

Ai suddetti compensi si deve aggiungere quello dei componenti esterni dell'Organismo di Vigilanza pari a €/000 11 per il 2015.

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

I dati essenziali della controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., esposti nel prospetto riepilogativo richiesto dall'articolo 2497-bis del codice civile, sono stati estratti dal relativo bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (controllante) al 31 dicembre 2014, nonché del risultato economico conseguito dalla società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio che, corredato della relazione della società di revisione, è disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

	<i>valori in €/000</i>	
	31.12.2014	31.12.2013
<b>Attività</b>		
Totale attività non correnti	42.266.931	42.775.584
Totale attività correnti	2.620.140	2.586.197
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	-	-
<b>Totale attività</b>	<b>44.887.071</b>	<b>45.361.781</b>
<b>Patrimonio netto</b>		
Capitale sociale	38.790.425	38.790.425
Riserve	305.732	302.603
Utili (perdite) portati a nuovo	(2.844.937)	(2.917.869)
Utile (Perdite) d'esercizio	89.212	76.770
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>36.340.433</b>	<b>36.251.930</b>
<b>Passività</b>		
Totale passività non correnti	6.842.047	6.998.251
Totale passività correnti	1.704.590	2.111.600
<b>Totale passività</b>	<b>8.546.638</b>	<b>9.109.851</b>

<b>Totale patrimonio netto e passività</b>	<b>44.887.071</b>	<b>45.361.781</b>
	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Ricavi operativi	148.015	160.410
Costi operativi	142.306	181.233
Ammortamenti	21.638	22.112
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	6.228	21.878
Proventi e (oneri) finanziari	-115.039	109.270
Imposte sul reddito	-3.669	32.313
<b>Risultato netto di esercizio</b>	<b>89.212</b>	<b>76.770</b>

### 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 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 €/000</i>	
	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Benefici a breve termine	2.120	1.066
Benefici successivi al rapporto di lavoro	97	53
Altri benefici a lungo termine	-	-
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	-	-
<b>Totale</b>	<b>2.217</b>	<b>1.119</b>

La società non ha effettuato operazioni con figure con responsabilità strategica.

#### Altre operazioni con parti correlate

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

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

	Finanziamenti	
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>	<u>Finanziari:</u>
	Dividendi	Cash pooling
Busitalia Veneto	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>
	Locazioni immobiliari	Costi diversi
	Service di Corporate	
	Ricavi e Recuperi diversi	
	<u>Finanziari:</u>	
	Cash pooling/Finanziamenti	
Savit	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>
	Locazioni immobiliari	Manutenzioni e servizi vari
	Ricavi e Recuperi diversi	
	Distacchi di personale	
<b>Imprese controllanti</b>		
FS Italiane	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>
	IVA di Gruppo	Service di Corporate
		Distacchi di personale
		Locazioni immobiliari
		Consolidato fiscale
		<u>Finanziari:</u>
		Conti correnti/Finanziamenti
<b>Imprese consociate</b>		
Li-nea	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>
	Autoservizi	Autoservizi
	Ricavi e recuperi diversi	
Cento Stazioni		<u>Commerciali e diversi:</u>
		Locazioni immobiliari
Fercredit		<u>Commerciali e diversi:</u>
		Factoring
		<u>Finanziari:</u>
		Finanziamenti e Leasing
		Finanziari
Ferservizi		<u>Commerciali e diversi:</u>
		Service gestione paghe
FS Sistemi Urbani		<u>Commerciali e diversi:</u>
		Locazioni immobiliari
I-Mago	<u>Commerciali e diversi:</u>	

Rete Ferroviaria Italiana	Service di Corporate <u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e Recuperi diversi Distacchi di personale	<u>Commerciali e diversi:</u> Prestazioni sanitarie
Sita in liquidazione	<u>Finanziari:</u> Liquidità	<u>Commerciali e diversi:</u> Rapporti inerenti la Scissione Sfruttamento del marchio
Trenitalia	<u>Commerciali e diversi:</u> Autoservizi Provvigioni Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari Distacchi di personale Costi diversi
Firenze City Sightseeing	<u>Commerciali e diversi:</u> Service di Corporate	
Grandi Stazioni	<u>Commerciali e diversi:</u> Distacchi di personale Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Distacchi di personale

#### Altre imprese correlate

	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>
Gruppo Finmeccanica		Progetto AVM
Gruppo Eni		Carburanti
Gruppo Enel		Utenze
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	Ricavi e recuperi diversi	
Gruppo Poste Italiane		Spedizioni
Gruppo RAI		Canoni
PREVINDAI		Fondi previdenziali
Altri fondi previdenziali	Fondi previdenziali	Fondi previdenziali

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 delle transazioni con parti correlate.

#### Rapporti commerciali e diversi:

valori in €/000

Denominazione	31.12.2015		2015	
	Crediti	Debiti	Costi	Ricavi
<b>Imprese controllate</b>				
Ataf Gestioni	1.575	240	49	911
Busitalia Rail Service	7.419	50	(13)	4.050
Busitalia Veneto	1.977	1.263	4	1.599
Savit	3.057	4.387	6.921	1.175

<b>Imprese Controllanti</b>				
FS Italiane	2.422	5.234	892	-
<b>Imprese consociate</b>				
LI-NEA	60	10	24	49
Cento Stazioni	1	3	1	-
Fercredit	396	114	130	-
Ferservizi	34	163	311	-
FS Sistemi Urbani	0	(18)	(16)	-
I-Mago	22	-	-	14
Rete Ferroviaria Italiana	108	317	285	1
Sita in liquidazione	2.139	3.665	100	-
Trenitalia	5.161	808	499	6.357
Firenze City Sightseeing	29	-	-	24
Grandi Stazioni	10	4	(6)	2
<b>Altre imprese correlate</b>				
Gruppo Finmeccanica	-	-	83	-
Gruppo Eni	-	60	2.499	-
Gruppo Enel	-	19	18	-
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	-	-	-	1
Gruppo Poste Italiane	-	-	3	-
Gruppo RAI	-	1	1	-
PREVINDAI	-	40	114	-
Altri fondi previdenziali	330	481	1.191	-
<b>TOTALE</b>	<b>24.740</b>	<b>16.841</b>	<b>13.090</b>	<b>14.183</b>

**Rapporti finanziari:**

valori in €/000

Denominazione	31.12.2015		2015			
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
<b>Imprese Controllate</b>						
Ataf Gestioni	-	-	-	-	-	73

Busitalia Rail Service	-	1.111	-	-	-	1.438
Busitalia Veneto	4.073	-	-	-	-	2.486
<b>Imprese Controllanti</b>						
FS Italiane	-	30.988	-	-	909	-
<b>Imprese consociate</b>						
Fercredit	-	22.755	39.779	-	725	-
Sita in liquidazione	1.346	-	-	-	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>5.419</b>	<b>54.854</b>	<b>39.779</b>	<b>-</b>	<b>1.634</b>	<b>3.997</b>

### 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. 114 contratti di finanziamento stipulati con la società Ataf Gestioni S.r.l. del valore complessivo di €/000 35.707 e in forza di n. 16 contratti di finanziamento stipulati con la società Busitalia Veneto S.p.A. del valore complessivi di €/000 4.072.

### 40 Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Buona parte degli eventi successivi alla data di riferimento del bilancio sono stati illustrati – per funzionalità di esposizione – nei precedenti paragrafi “Operazioni straordinarie”, “Procedure di gara” e “Relazioni industriali”, ai quali si rimanda.

In aggiunta a quanto sopra, si segnala quanto segue:

#### Progetto integrazione gomma-ferro per il Giubileo 2016 Regione Umbria

Con decorrenza 7 gennaio 2016 è stato dato corso al progetto dell’offerta integrata dei servizi di trasporto pubblico locale in occasione del “Giubileo della Misericordia”.

Il progetto prevede interventi di riordino dell’offerta integrata ferro-gomma per l’incremento dell’utenza del TPL nella Regione Umbria.

Tali interventi hanno permesso di:

- Migliorare il livello di servizio offerto (frequenza, tempi di viaggio, regolarità) sui principali corridoi di mobilità;
- Potenziare il servizio di adduzione e distribuzione in corrispondenza delle stazioni ferroviarie principali;
- Implementare i servizi integrati mediante lo sviluppo di un’unica rete “a nodi”, adeguatamente strutturati e organizzati, in cui i servizi su gomma e ferro sono interconnessi per il completamento reciproco di funzioni, incrementando la copertura territoriale del servizio e creando possibilità di spostamento in passato non utilizzate.

Relativamente all’offerta dei servizi di trasporto pubblico con autobus, si sono attuati i seguenti interventi:

- Potenziamento dell’offerta sul corridoio di forza Magione-Perugia-Assisi-Foligno, principale asse di mobilità della Regione dove è presente la maggiore domanda di trasporto.

- Potenziamento dell'offerta sul corridoio Terni-Perugia con corse celeri che offrono collegamenti veloci da Terni verso il capoluogo regionale e da Perugia per Roma (tramite interscambio a Terni con Trenitalia e tempi inferiori di 20' rispetto agli attuali);
- Potenziamento dell'offerta sul corridoio Foligno-Spoleto-Terni-Orte-Orvieto a completamento e integrazione del servizio nelle fasce orarie attualmente scoperte dal servizio ferroviario;
- Incremento delle adduzioni alle principali Stazioni ferroviarie di Assisi, Perugia, Foligno e Magione con incremento dei servizi urbani ed extraurbani alla rete ferroviaria, nei centri di Assisi, Perugia, Foligno e Magione.

Contratto servizi trasporto ferroviario su rete regionale umbra

E' stato firmato con la Regione dell'Umbria il contratto per lo svolgimento dei servizi di trasporto ferroviario su rete regionale.

Il contratto, che ha validità per gli anni 2015-2019, prevede l'effettuazione di Km. 1.191.288 annui (di cui Km. 106.258 annui effettuati con autobus) per un corrispettivo contrattuale annuo di €/000 7.016, aggiornato annualmente sulla base del tasso di inflazione programmata.

Sul fronte degli investimenti il contratto contiene la previsione di erogazione di contributi per €/000 1.150 per tutta la durata del contratto.

Il contratto prevede, inoltre, l'attuazione di:

- coordinamento con gli altri servizi di TPL, ferroviari Trenitalia e su gomma, al fine di facilitare l'integrazione fra tutte le modalità di trasporto sul territorio della Regione Umbria;
- adeguamenti condivisi degli orari dei servizi al fine di perseguire un ulteriore e progressivo efficientamento a seguito dei mutamenti della domanda di mobilità;
- modifiche condivise del servizio in caso di lavori programmati dell'infrastruttura ferroviaria regionale;
- allineamento del sistema tariffario a quello di Trenitalia e definizione di un progetto di integrazione tariffaria su base regionale.



Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL  
DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI  
CONTABILI SOCIETARI RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI  
BUSITALIA SITA NORD SRL  
AL 31 DICEMBRE 2015**

1. I sottoscritti Ing. Stefano Rossi e Dr Sergio Paglicci, rispettivamente “Amministratore Delegato” e “Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari” di Busitalia Sita Nord Srl, tenuto conto:
- di quanto previsto dall'art. 25 dello Statuto sociale di Busitalia Sita Nord Srl;
  - 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 2015.

2. Al riguardo si segnala che:
- a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative – contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Busitalia Sita Nord Srl si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'“*Internal Controls – Integrated Framework*” emesso dal “*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*” che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
  - b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo;

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 31.000.000,00 i.v.  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. e P. Iva 06473721006 – R.E.A. n. 969510



3. Si attesta, inoltre, che:

3.1. il bilancio d'esercizio:

- a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Busitalia Sita Nord Srl.

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

17 marzo 2016

Amministratore Delegato

Dirigente Preposto alla redazione  
dei documenti contabili societari

**BUSITALIA - SITA NORD SRL**

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 ROMA (RM)

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA  
DEGLI AZIONISTI AI SENSI DELL'ART. 2429, II COMMA C.C.  
PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2015**

Signor azionista unico,

il Collegio Sindacale ha esaminato il Progetto di bilancio chiuso al 31.12.2015 e la Relazione sulla gestione, approvati dal Consiglio di amministrazione nel corso della riunione tenutasi il 17 marzo 2016 e messi immediatamente a disposizione del Collegio.

La convocazione dell'Assemblea per l'approvazione del Progetto di bilancio chiuso al 31.12.2015 è fissata al 29 aprile 2016 in prima convocazione e al 3 maggio 2016 in seconda convocazione.

Si dà atto pertanto del rispetto dei termini previsti dagli artt. 2364 e 2429 c.1 e del Codice Civile.

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 10 dicembre 2014, alla Società di revisione legale KPMG S.p.a..

La Società ha redatto il Bilancio separato; il Bilancio consolidato viene predisposto a cura della controllante Ferrovie dello Stato Italiane spa.

Il Collegio Sindacale di Busitalia-Sita Nord srl, di seguito Busitalia, redige pertanto la presente relazione ai sensi dell'art. 2429 c.2 del Codice Civile, come modificato dal D.lgs. 17 gennaio 2003 n. 6 e s.m.i. ed offre la sintesi delle attività di competenza espletate durante l'esercizio e sul bilancio chiuso al 31.12.2015.

Il Collegio sindacale ha vigilato sull'osservanza, da parte della Società,



della legge, dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, come statuito dall'art. 2403 c.c., operando conformemente alle disposizioni di legge ed alle norme ed ai principi di comportamento emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Nel corso dell'esercizio, il Collegio, oltre allo svolgimento delle prescritte verifiche periodiche, ha partecipato alle dieci riunioni del Consiglio di Amministrazione ed alle tre Assemblee dei Soci, accertando il rispetto delle norme di legge e di statuto nelle decisioni assunte ex art. 2409 c.c., che non hanno comportato, per quanto a conoscenza del Collegio, operazioni manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

In particolare, il Collegio evidenzia in sintesi le operazioni di maggiore rilievo economico, finanziario e patrimoniale poste in essere dalla Società nel corso dell'esercizio, unitamente agli accadimenti di particolare significatività intervenuti, facendo rinvio, per maggiori dettagli, alla Relazione sulla gestione:

- a) In data 20 gennaio 2015 è stata costituita la società Busitalia Veneto spa, resa operativa attraverso il conferimento del "ramo d'azienda Veneto", avvenuto con atto notarile 31 marzo e decorrenza 1° aprile 2015, di cui Busitalia detiene il 55% del capitale sociale ed esprime la figura dell'Amministratore delegato.
- b) In data 4 giugno 2015 il CdA della società ha deliberato l'acquisizione del 25% delle quote della società City Boat srl (operazione che ha ottenuto il nulla osta della Capogruppo in data 15 giugno 2015), avente per oggetto il servizio di trasporto lagunare nell'area di Venezia.

*Sfatta*

- c) In data 22 settembre 2015 il CdA di Busitalia ha approvato il progetto di fusione per incorporazione di Umbria Mobilità Esercizio srl, con effetti giuridici decorrenti dal 1 dicembre 2015, per consentire una più rapida ed efficace integrazione dei processi industriali di Gruppo. Tale operazione ha dato origine ad un avviamento, iscritto in bilancio, la cui quantificazione, nel corso di apposito confronto, è stata ritenuta attendibile anche dalla Società di revisione.
- d) In data 30 novembre 2015 l'amministratore delegato Ing. Renato Mazzoncini ha rassegnato le proprie dimissioni sia da Consigliere sia da Amministratore Delegato, con effetto dalla stessa data, essendo stato nominato Consigliere di Ferrovie dello Stato Italiane spa, con invito da parte dell'Assemblea al CDA a nominarlo Amministratore Delegato della stessa società.
- Conseguentemente, in data 4 dicembre 2015 il CDA di Busitalia ha provveduto a sostituire il Consigliere dimissionario, cooptando l'ing. Stefano Rossi, che è stato poi nominato Amministratore Delegato.

Al fine di sviluppare e consolidare la propria posizione nell'ambito dei servizi di TPL, la Società è attualmente impegnata nella partecipazione a diverse gare, tutte dichiarate di particolare interesse strategico, ma caratterizzate, così come rappresentato nella Relazione sulla gestione, da complesse vicende giudiziarie, dal cui esito potrebbero scaturire impatti, anche significativi, in ordine alle prospettive economiche societarie e/o alla situazione patrimoniale ed alle condizioni per il mantenimento dei presupposti di continuità aziendale.

Oltre alla "Gara Friuli Venezia Giulia" per l'affidamento dei servizi a



bacino unico regionale in Friuli Venezia Giulia ed alla “Gara Basilicata” per l’affidamento dei servizi automobilistici sostitutivi od integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, si segnala, in particolare, la “Gara Toscana” per l’affidamento dei servizi a bacino unico regionale, cui Busitalia partecipa attraverso il Consorzio Mobit.

Nel merito, nel far rinvio alla Relazione sulla gestione per i dettagli, si ritiene di evidenziare, per gli aspetti che interessano la presente relazione, che la Regione Toscana ha comunicato, in data 10 marzo 2016, di aver aggiudicato definitivamente la gara alla Società Autolinee Toscane spa, a mezzo di decreto dirigenziale.

I rappresentanti del Consorzio Mobit hanno impugnato il provvedimento dirigenziale.

L’esito del procedimento giudiziale avrà rilevanti effetti per la Società dal punto di vista della situazione patrimoniale e delle prospettive reddituali e, in definitiva, sul mantenimento dei presupposti di continuità aziendale.

La Società, anche nel caso di esito sfavorevole del giudizio, e quindi della necessità di trasferire gli assets alla società subentrante, ritiene che il prezzo dell’eventuale cessione delle attività sarebbe tale da remunerare interamente il capitale investito.

Nell’ambito dell’attività di vigilanza, il Collegio dà atto di avere:

- operato ricognizioni sulla struttura amministrativa e organizzativa della Società, verificandone l’efficiente funzionamento anche mediante l’ottenimento di informative da parte dei responsabili delle funzioni;
- promosso e raccolto un sufficiente flusso di comunicazioni sulle vicende della vita sociale, in forza della partecipazione alle riunioni consiliari, dei chiarimenti, delle precisazioni e degli elementi forniti,



anche ai sensi dell'art. 2381 c.c., dall'Amministratore Delegato, nonché dai preposti a funzioni di interesse;

- vigilato sul sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità dello stesso a rappresentare correttamente i fatti di gestione;
- incontrato/sentito i rappresentanti della società incaricata della revisione legale dei conti, come da mandato conferito dall'Assemblea dei soci. Nel corso di tali contatti non sono emersi particolari elementi che si ritiene debbano essere evidenziati nella presente relazione;
- verificata l'applicazione del modello organizzativo, di cui al D.lgs 231/01, anche attraverso le dichiarazioni dell'Organismo di vigilanza nell'ambito dell'informativa al CDA, dichiarazioni dalle quali non sono emerse particolari segnalazioni di commissione di reati, né di comportamenti contrastanti con il modello organizzativo di prevenzione dei reati, da evidenziare nella presente relazione;
- considerato il contenuto dell'attestazione sull'adeguatezza e l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione dello schema di bilancio al 31.12.2015, redatto ai sensi dello statuto sociale e sottoscritto, in data 17 marzo 2016, dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente Preposto;
- considerato il contenuto della Relazione del Dirigente Preposto datata 17 marzo 2016, nella quale si dà atto, tra l'altro, dell'effettuazione delle verifiche di operatività dei controlli, nonché del rilascio, da parte di tutte le strutture aziendali, di attestazioni interne nelle quali si dichiara che le scritture contabili poste in essere e le informazioni fornite per le scritture di assestamento del bilancio

*Sfatti*

consentono la veritiera e corretta rappresentazione nel Bilancio di Busitalia dei fatti aziendali;

- riscontrato, per quanto è stato possibile accertare, che non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali, comprese quelle effettuate con parti correlate o infragruppo;
- preso atto che gli Amministratori, nella Relazione sulla gestione, hanno indicato i criteri con cui sono state effettuate le operazioni con parti correlate.
- preso atto che il Progetto di bilancio al 31.12.2015, predisposto dal Consiglio di Amministrazione e approvato in data 17 marzo 2015, evidenzia un utile di euro 8.383.009 al netto delle imposte e di condividere la proposta di destinazione avanzata dal Consiglio medesimo per euro 419.150 (5% dell'utile) a riserva legale ed euro 7.963.859 a nuovo;

Al Collegio Sindacale non sono giunte denunce da parte dell'azionista, ai sensi dell'art.2408 del Codice Civile, né da altri soggetti.

Per quanto a conoscenza del Collegio, gli Amministratori, nella redazione del Bilancio, non hanno derogato alle norme di legge di cui agli artt. 2423 c.c. e 2423 bis c.c.

Relativamente al Bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2015, il Collegio riferisce che, non essendo allo stesso demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, ha vigilato sull'impostazione generale dello stesso, sulla sua generale conformità alla legge per quanto riguarda la formazione e struttura, nonché sui criteri di valutazione adottati e, a tale riguardo, non ha osservazioni particolari da riferire.

Il Collegio ritiene che gli Amministratori abbiano, nella relazione sulla gestione, evidenziato in modo adeguato le variazioni economiche e

*Sfatti*

patrimoniali rispetto al precedente esercizio, derivanti dalle operazioni straordinarie intervenute nel corso del 2015, nonché i rischi insiti nella gestione aziendale cui è soggetta la Società;

La Società di revisione legale dei conti, infine, ha formalmente comunicato che, non avendo ricevuto tutta la documentazione necessaria alla stesura della propria relazione, non potrà rispettare il termine di cui all'art.2429, comma 3 c.c., riservandosi comunque di presentare la stessa entro la data dell'Assemblea.

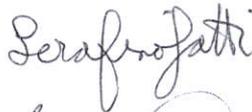
Il Collegio Sindacale da' atto di avere contattato la medesima Società, nella persona della Dott.ssa Angelica Bonavita, la quale ha confermato che è tuttora in corso l'attività di revisione sul progetto di bilancio.

In considerazione di quanto in precedenza evidenziato, il Collegio propone all'Assemblea degli Azionisti di approvare il Progetto di bilancio per l'esercizio chiuso al 31.12.2015, così come redatto dal Consiglio di Amministrazione, esprimendo parere favorevole in ordine alla destinazione del risultato d'esercizio, come sopra evidenziata.

Roma, 13 aprile 2016

IL COLLEGIO SINDACALE

Prof. Avv. Serafino Gatti



Dott.ssa Silvana Amadori



Dott. Francesco Marolda





**KPMG S.p.A.**  
**Revisione e organizzazione contabile**  
Viale Niccolò Machiavelli, 29  
50125 FIRENZE FI

Telefono +39 055 213391  
Telefax +39 055 215824  
e-mail 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 della  
Busitalia - Sita Nord S.r.l.

### **Relazione sul bilancio d'esercizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile dell'allegato bilancio d'esercizio di Busitalia - Sita Nord S.r.l., costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2015, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni di patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data, da una sintesi dei principi contabili significativi e dalle altre note esplicative.

### **Responsabilità degli amministratori per il bilancio d'esercizio**

Gli amministratori di Busitalia - Sita Nord S.r.l. 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.

### **Responsabilità della società di revisione**

E' nostra la responsabilità di esprimere un giudizio sul bilancio d'esercizio sulla base della revisione contabile. Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell'art. 11, comma 3, del D.Lgs. n. 39/10. Tali principi richiedono il rispetto di principi etici, nonché la pianificazione e lo svolgimento della revisione contabile al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio non contenga errori significativi.

La revisione contabile comporta lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto degli importi e delle informazioni contenuti nel bilancio d'esercizio. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Nell'effettuare tali valutazioni del rischio, il revisore considera il controllo interno relativo alla redazione del bilancio d'esercizio dell'impresa che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta al fine di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno dell'impresa. La revisione contabile comprende altresì la valutazione dell'appropriatezza dei principi contabili adottati, della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, nonché la valutazione della presentazione del bilancio d'esercizio nel suo complesso.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

### **Giudizio**

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 2015, del risultato economico per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

### **Richiamo d'informativa**

Senza modificare il nostro giudizio, si richiama l'attenzione su quanto segue:

- gli 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 nella nota integrativa, forniscono aggiornamenti circa la gara indetta dalla Regione Toscana per la selezione del gestore unico sull'intero bacino regionale toscano, e descrivono i rischi e le incertezze connesse all'esito della gara stessa;
- gli amministratori, nel paragrafo "Operazioni societarie straordinarie" della relazione sulla gestione e nella nota integrativa, descrivono le significative operazioni straordinarie poste in essere dalla Società nel corso dell'esercizio 2015, ed i relativi impatti sul bilancio d'esercizio.

### **Altri aspetti**

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nella nota integrativa 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.

### **Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari**

#### ***Giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio***

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione, la cui responsabilità compete agli amministratori di Busitalia - Sita Nord S.r.l., con il bilancio d'esercizio di Busitalia - Sita Nord S.r.l. al 31 dicembre 2015. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Busitalia - Sita Nord S.r.l. al 31 dicembre 2015.

Firenze, 28 aprile 2016

KPMG S.p.A.  


Riccardo Cecchi  
Socio

[fsbusitalia.it](https://www.fsbusitalia.it)

