

# 2016

# RELAZIONE FINANZIARIA

**ANNUALE**

**Busitalia – Sita Nord S.r.l.**  
**RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE**  
**AL 31 DICEMBRE 2016**

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

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

Capitale Sociale: Euro 73.000.000 interamente versato

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

Codice Fiscale e Partita IVA: 06473721006

R.E.A.: RM – 969510

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

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



## **MISSIONE DELLA SOCIETA'**

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

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

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

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

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

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

**ORGANI SOCIALI**

**Consiglio di Amministrazione:**

Presidente	Paolo Colombo
Amministratore Delegato	Stefano Rossi
Consigliere	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

**INDICE**

<b>Lettera del Presidente</b>	<b>7</b>
<b>Relazione sulla gestione</b>	<b>8</b>
Legenda e glossario	9
Principali risultati raggiunti nel 2016	11
Principali eventi dell'esercizio	12
Risorse umane	20
Ambiente	24
Clienti	25
Quadro macroeconomico	27
Andamento dei mercati di riferimento	31
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria	36
Fattori di rischio	42
Investimenti	43
Attività di ricerca e sviluppo	44
Andamento economico delle società controllate	44
Azioni proprie	46
Rapporti con parti correlate	46
Altre informazioni	47
Evoluzione prevedibile della gestione	55
Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio	56
<b>Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2016</b>	<b>57</b>
<b>Prospetti contabili</b>	<b>58</b>
Situazione patrimoniale-finanziaria	59
Conto Economico	60
Prospetto di Conto Economico complessivo	61
Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto	62
Rendiconto Finanziario	63
<b>Note al bilancio</b>	
1: Premessa	65
2: Criteri di redazione del bilancio	65
3: Principi contabili applicati	66

4: Gestione dei rischi finanziari	85
5: Immobili, impianti e macchinari	92
6: Attività immateriali	95
7: Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite	97
8: Partecipazioni	97
9: Attività e passività finanziarie non correnti e correnti	100
10: Altre attività non correnti e correnti	102
11: Rimanenze	103
12: Crediti commerciali non correnti e correnti	104
13: Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	105
14: Crediti tributari	105
15: Patrimonio netto	106
16: Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine	107
17: TFR e altri benefici ai dipendenti	108
18: Fondo per rischi ed oneri	109
19: Altre passività non correnti e correnti	112
20: Debiti commerciali non correnti e correnti	113
21: Ricavi delle vendite e delle prestazioni	113
22: Altri proventi	115
23: Costo del personale	116
24: Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	117
25: Costi per servizi	118
26: Costi per godimento beni di terzi	118
27: Altri costi operativi	119
28: Ammortamenti	119
29: Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore	120
30: Accantonamenti	120
31: Proventi finanziari	120
32: Oneri finanziari	121
33: Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate	121
34: Parti correlate	123
35: Compenso alla Società di Revisione	127
36: Compensi ad Amministratori e Sindaci	127
37: Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	128
38: Garanzie e impegni	129
39: Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio	129

## **LETTERA DEL PRESIDENTE**

Signori soci,

la chiusura dell'esercizio 2016 e gli eventi, in corso ed attesi, di quello attuale, offrono innanzitutto l'occasione per la valutazione dell'accordo di Joint Venture Busitalia – AGI: le finalità dell'accordo, sottoscritto nel maggio 2012 e di durata quinquennale, erano quelle del comune sviluppo e valorizzazione delle società Busitalia ed Autoguidovie. Ora, anche alla luce dei risultati dimostrati nel bilancio d'esercizio 2016, possiamo certificare la piena efficacia della Joint Venture, vista la crescita progressiva di entrambe le società nel corso degli anni di validità dell'accordo. Nelle relazioni che seguono si trovano descritte, per quanto riguarda Busitalia, le iniziative concluse ed in corso con le relative rappresentazioni economiche che, riguardando il periodo 2012-2016, possono essere riassunte in un dato sintetico: crescita di produzione e fatturato di circa cinque volte, con progressione lineare.

Considerando gli obiettivi del nostro Piano Industriale 2017-2026, e soprattutto l'importanza che ha nella realizzazione di quello di Gruppo, si ravvede quindi la necessità di riconfermare l'accordo di Joint Venture, che si trova in imminente scadenza.

Anche il presente Consiglio di Amministrazione, con l'approvazione del bilancio, giunge a termine; i risultati raggiunti nel triennio della consiliazione devono confortare rispetto alla capacità di proseguire nell'attuazione del Piano Industriale. Il nuovo Consiglio di Amministrazione, a questo proposito, troverà nei pilastri del Piano precise indicazioni per il proprio mandato: integrazione modale, internazionalizzazione, digitalizzazione.

Se l'integrazione modale e la customer centricity fanno già parte del DNA di Busitalia, la gara olandese per l'acquisizione di QBUZZ sarà la prima esperienza, che ci auguriamo positiva, in ambito internazionale.

Ma c'è un altro elemento dirompente che il Consiglio di Amministrazione dovrà considerare nei prossimi anni: quello dei nuovi sistemi tecnologici di guida e propulsione che, per quanto si intravede e si può ipotizzare a seguito delle innovazioni divulgate negli ultimi mesi, manifesteranno nel periodo di Piano fenomeni che cambieranno profondamente il mondo della mobilità nel quale operiamo.

Busitalia, anche grazie all'appartenenza al gruppo FS, ha le risorse umane ed economiche per affrontare i propri compiti e, di conseguenza, per assumere il ruolo nazionale di operatore guida per il settore della mobilità.

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

# **Relazione sulla Gestione**

## LEGENDA E GLOSSARIO

Di seguito i criteri utilizzati per la determinazione degli indicatori alternativi di *performance* di uso più ricorrente nell'ambito della presente relazione sulla gestione, rispetto a quelli risultanti dagli schemi di bilancio e che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società e 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 così come evincibili dagli schemi riclassificati del prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria e del conto economico.
- **Risultato operativo-EBIT:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è calcolato sommando algebricamente all' "EBITDA" gli Ammortamenti, le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore e gli Accantonamenti.
- **Capitale circolante netto gestionale:** è determinato dalla somma algebrica delle Rimanenze, dei Crediti commerciali correnti e non correnti e dei Debiti commerciali correnti/non correnti.
- **Altre attività nette:** sono determinate quale somma algebrica dei Crediti ed anticipi per contributi, delle Attività per imposte anticipate, delle Altre attività correnti e non correnti e delle Altre passività correnti/non correnti.
- **Capitale circolante:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante netto gestionale e dalle Altre attività nette.
- **Capitale immobilizzato netto:** è determinato quale somma delle voci Immobili, Impianti e macchinari, Investimenti immobiliari, Attività immateriali e Partecipazioni.
- **Altri fondi:** sono determinati quale somma delle voci TFR e altri benefici ai dipendenti, Fondo imposte, Fondo per competenze da definire verso il personale, Fondo per contenzioso nei confronti del personale e nei confronti dei terzi, Fondo per altri rischi minori e dalle Passività per imposte differite.
- **Capitale Investito Netto - CIN:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e delle Attività nette possedute per la vendita.
- **Posizione finanziaria netta -PFN:** rappresenta un indicatore della struttura finanziaria ed è determinato quale somma algebrica delle voci Finanziamenti da banche a lungo termine, e quote correnti a essi riferiti, Finanziamenti da banche a breve termine, Debiti verso altri finanziatori correnti e non correnti, Disponibilità liquide e Attività finanziarie correnti e non correnti.
- **Mezzi Propri-MP:** è un indicatore di bilancio che è calcolato sommando algebricamente il Capitale sociale, le Riserve, gli Utili (perdite) portati a nuovo 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).

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

- **Contratti di servizio:** Contratto tra gli Enti pubblici e le Società consorziate per il quale vengono rimborsati gli oneri per i servizi di trasporto viaggiatori di carattere sociale e i cui introiti da traffico non potrebbero essere in modo autonomo economicamente sufficienti.

## PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2016

		2016	2015
<b>ROE</b>	RN/MP*	<b>6,5%</b>	<b>23,3%</b>
<b>ROI</b>	EBIT/CI*	<b>5,8%</b>	<b>9,1%</b>
<b>ROS (EBIT MARGIN)</b>	EBIT/RIC	<b>3,9%</b>	<b>4,6%</b>
<b>EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)</b>	EBITDA/RIC	<b>12,2%</b>	<b>11,4%</b>
<b>ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)</b>	RIC/CI*	<b>1,51</b>	<b>1,99</b>
<b>GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO</b>	PFN/MP	<b>0,21</b>	<b>1,10</b>

## LEGENDA

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

**EBITDA**: Margine operativo lordo

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

**MP**: Mezzi propri

**RIC**: Ricavi operativi

**RN**: Risultato netto

**EBIT**: Risultato operativo

**PFN**: Posizione finanziaria netta

Nella valutazione del confronto dei risultati tra 2016 e 2015 occorre tener conto:

- dell'operazione di conferimento del ramo Veneto – avvenuta in data 1° aprile 2015 – alla Società controllata Busitalia Veneto S.p.A.;
- dell'operazione di aumento del Capitale Sociale avvenuto in data 29 luglio 2016.

## PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

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

Nel corso del 2016 è proseguito il complesso iter della procedura di gara per l'affidamento del servizio di TPL in Toscana a bacino unico regionale.

Con avviso per la individuazione degli operatori economici ai sensi dall'art. 30 del D.Lgs. 163/2006 pubblicato sulla GUCE del 27.8.2012, la Regione Toscana ha indetto una procedura per l'affidamento in lotto unico del servizio di trasporto pubblico locale, (per oltre 105 milioni di Km annui nei primi due anni, ridotti a 95,5 milioni a partire dal terzo anno) per una durata di anni 9, prorogabile di ulteriori 2 anni, con un importo a base d'asta di 190 milioni di euro annui oltre IVA, suscettibile di variazione (sia in aumento che in diminuzione) nella misura del 20% e con il sistema di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa in base a criteri di valutazione che attribuivano alla parte economica 40 punti ed alla parte tecnica 60 punti.

Successivamente la Regione Toscana, con avviso pubblicato sulla GUCE del 5.10.2013, aveva provveduto ad apportare alcune modifiche ed integrazioni all'avviso originario, disponendo la riapertura dei termini di partecipazione.

Busitalia ha partecipato alla gara come componente del Consorzio MOBIT S.c.a.r.l., che ha riunito oltre a Busitalia i principali *incumbent* attualmente operanti nel territorio toscano.

Al termine di un complesso percorso, hanno presentato offerta il Consorzio Mobit e la Società Autolinee Toscane S.p.A., società integralmente partecipata da RATP Dev. Italia S.r.l. In data 10 marzo 2016 la Regione Toscana ha comunicato di aver proceduto all'aggiudicazione definitiva della procedura in oggetto alla società Autolinee Toscane S.p.A..

A seguito dei ricorsi presentati a valle dell'aggiudicazione, in data 28 ottobre 2016 è stata pubblicata dal TAR la sentenza 1548/2016 che ha annullato l'atto di aggiudicazione della gara, decretando che entrambi i concorrenti, Autolinee Toscane e Mobit non hanno presentato offerte rispondenti alle prescrizioni delle Linea Guida predisposte dalla Regione Toscana per l'elaborazione del Piano economico finanziario, salvaguardando peraltro la *lex specialis* di gara.

Nel mentre, come meglio descritto nello specifico paragrafo relativo ai contenziosi della presente relazione, sono stati attivati ricorsi al Consiglio di Stato da parte di tutti i soggetti partecipanti al giudizio di primo grado (Mobit, AT e la stessa Regione Toscana) avverso la suddetta sentenza, per cui si è in attesa della relativa decisione (l'udienza si è tenuta il 6 aprile 2017). Nel mese di dicembre 2016 la Regione Toscana ha provveduto a notificare ai concorrenti un nuovo atto amministrativo, con cui dichiara di ritenere validi tutti gli atti di gara precedenti all'aggiudicazione ed invita i due concorrenti a ripresentare soltanto i PEF, censurati dal TAR come non rispondenti alle linee guida di redazione.

Avverso tale richiesta, è stata presentata "Istanza di differimento dei termini di presentazione del nuovo PEF" in data 29.12.2016, istanza rigettata dalla Regione Toscana con comunicazione ricevuta in data 17.01.2017. A questo provvedimento è stato opposto ricorso al TAR, accompagnato da istanza cautelare. Con Ordinanza del 9 febbraio 2017 il TAR ha respinto l'istanza cautelare e fissato la discussione nel merito per l'udienza del 16 giugno 2017.

A seguito dell'intervenuta presentazione dei nuovi PEF, in data 13 marzo 2017, infine, in seduta pubblica la Regione Toscana ha comunicato che entrambi i suddetti nuovi PEF sono stati valutati come ammissibili. La Commissione pertanto ha disposto, in ragione della conservazione delle fasi precedenti di gara (comprese quelle di valutazione delle offerte tecniche ed economiche) e del fatto che i punteggi restavano quelli già assegnati, una nuova aggiudicazione provvisoria ad Autolinee Toscane.

La Società, sulla base dei pareri legali ottenuti nelle varie fasi della procedura, ritiene che i relevantissimi rilievi avanzati dal Consorzio MOBIT sulle numerose anomalie che la procedura presenta saranno accolti, con le modalità che i giudici amministrativi riterranno più idonee.

In ogni caso, gli amministratori, hanno provveduto, in sede di predisposizione del bilancio d'esercizio, stante l'intervenuta aggiudicazione provvisoria, 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.

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

ad alcuna svalutazione, che peraltro al momento sarebbe di difficile quantificazione, anche in considerazione dell'esito atteso in ordine all'accoglimento delle proprie ragioni nelle sedi giuridiche competenti.

### **CONTINUITA' AZIENDALE**

Gli Amministratori inoltre, supportati anche dal parere di un consulente legale, non ravvisano incertezze circa la possibilità di continuare la propria attività operativa nel prevedibile arco temporale di almeno 12 mesi, stante la ragionevole aspettativa che l'attività di TPL si protrarrà almeno fino al 2018, visti i tempi dei prevedibili procedimenti giudiziari. Peraltro, anche 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 e delle attività che nel frattempo sono e saranno sviluppate in aggiunta al servizio di TPL Toscana, che rappresentano ad oggi i due terzi dell'attivo della Società, senza tener conto di quello in dotazione alle Società controllate.

Gli Amministratori hanno conseguentemente, sulla base delle motivazioni sopra riportate, redatto il bilancio di esercizio nel presupposto della continuità ed hanno illustrato i rischi e le incertezze derivanti dall'evoluzione del procedimento di gara e gli effetti di tali rischi e incertezze sui valori di bilancio al 31 dicembre 2016.

### **Acquisizione partecipazione Busitalia Campania**

A seguito della partecipazione di Busitalia – Sita Nord S.r.l. alla procedura ad evidenza pubblica indetta da CSTP – Azienda della Mobilità S.p.A. in Amministrazione Straordinaria, con la quale la stessa ha messo in vendita il ramo d'azienda costituito dagli elementi individuati nel disciplinare di gara, in data 1° giugno 2016 la Stazione appaltante ha comunicato l'aggiudicazione provvisoria a favore di Busitalia.

In data 18 luglio 2016 è pervenuta la comunicazione dell'intervenuta autorizzazione da parte del Ministero dello Sviluppo Economico a CSTP a stipulare l'atto di vendita del ramo con la costituenda New.Co., che Busitalia in sede di offerta si era obbligata a costituire in caso di aggiudicazione.

Conseguentemente, Busitalia – con atto a rogito Notaio Nicola Atlante di Roma – ha costituito in data 29 luglio 2016 la Società "BUSITALIA CAMPANIA S.p.A.", Società con socio unico Busitalia – Sita Nord S.r.l., con sede legale in Firenze, Viale dei Mille, 115 e capitale sociale di 50.000 euro, i.v., procedendo anche alla nomina dell'Organo amministrativo e del Collegio sindacale.

La Società ha avviato le attività necessarie a garantire piena operatività della stessa, nel rispetto di quanto previsto dal disciplinare di gara, ed in particolare in data 11 ottobre 2016 è stato formalizzato l'accordo sindacale ex art. 47 legge 428/1990 e art. 63, comma 4, D. Lgs. 270/99, in vista del trasferimento del personale della CSTP - Azienda della Mobilità S.p.A. in Amministrazione Straordinaria a Busitalia Campania S.p.A..

A seguito di tale accordo, la Stazione appaltante ha provveduto a formalizzare la comunicazione di aggiudicazione definitiva, con proprio atto del 17 ottobre 2016.

A seguito dell'intervenuta aggiudicazione definitiva, al fine di consentire a Busitalia Campania di disporre delle risorse necessarie per l'acquisizione del ramo alle condizioni riportate nell'offerta, nonché per mettere la Società in condizione di svolgere appieno la propria attività, in data 26 ottobre 2016 il Socio unico Busitalia provvedeva a sottoscrivere e liberare

mediante bonifico bancario l'aumento di capitale sociale a 5.900.000 euro. In pari data l'Assemblea di Busitalia Campania disponeva:

- in parte straordinaria:
  - o di aumentare il capitale sociale a 5.900.000 euro;
  - o di trasferire la sede legale della Società nel Comune di Salerno, in via Roberto Wenner;
  - o di modificare di conseguenza l'art. 2.1 dello Statuto;
- in parte ordinaria:
  - o di aumentare il numero dei componenti del Consiglio di Amministrazione da tre a quattro;
  - o di nominare l'Ing. Antonio Barbarino nuovo Consigliere della Società;
  - o di affidare l'incarico di revisore legale dei conti alla Società Kpmg S.p.A.

Il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 26 ottobre 2016, provvedeva a nominare l'Ing. Antonio Barbarino Amministratore Delegato della Società ed a conferire allo stesso i relativi poteri per la gestione della Società.

In considerazione del fatto che, in coerenza con quanto previsto dal disciplinare di gara, l'effettivo trasferimento del ramo d'azienda era subordinato alla presa d'atto del subentro di Busitalia Campania nei contratti di servizio in essere con CSTP da parte dei singoli Enti affidanti, Busitalia Campania e CSTP provvedevano alla predisposizione dell'atto di cessione, che veniva rogato a cura del Notaio Renato Capunzo di Salerno in data 14 dicembre, con la espressa previsione che *"gli effetti giuridici attivi e passivi della cessione del Ramo d'azienda oggetto del presente Contratto decorrono dal primo giorno del mese successivo alla stipula dell'Atto notarile di avveramento della condizione sospensiva, a seguito del ricevimento di tutti i nulla osta, ovvero atti equivalenti, dagli enti concedenti dei servizi di TPL, intendendosi detto rilascio condizione sospensiva di efficacia del contratto stesso"*.

A seguito dell'intervenuto ricevimento dei suddetti nulla osta, in data 29 dicembre 2016 – con atto a rogito dello stesso Notaio Renato Capunzo – veniva stipulato l'atto di avveramento di condizione sospensiva, a seguito del quale Busitalia Campania S.p.A. subentrava a tutti gli effetti nella titolarità del ramo di azienda TPL di CSTP con decorrenza 1° gennaio 2017. Contestualmente alla stipula dell'atto di avveramento Busitalia Campania provvedeva al versamento del prezzo di cessione a CSTP. Conseguentemente, a partire dal 1° gennaio 2017, la Società Busitalia Campania S.p.A. è entrata nel perimetro di consolidamento del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

L'operazione di costituzione e di avvio dell'operatività della Società Busitalia Campania si colloca nell'ambito delle azioni di sviluppo del business del trasporto su gomma che il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane persegue da tempo e che hanno trovato puntuale espressione nel Piano Industriale 2017-2016 approvato dal Consiglio di Amministrazione di Busitalia – Sita Nord nella seduta del 9 settembre 2016.

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

A seguito di quanto sottoscritto nei patti societari, e visto quanto deliberato in data 3 luglio 2015 nell'assemblea della società Venezia City Sightseeing Srl, controllata al 75% dalla società City Boat S.r.l. (partecipata al 25% da Busitalia), e tenuto conto di quanto deciso dal Consiglio di Amministrazione di City Boat stessa, al fine di procedere all'aumento di Capitale Sociale da Euro 1.000.000 a Euro 4.000.000 di Venezia City Sightseeing, in proporzione alle rispettive quote di

partecipazione, la Società Busitalia ha deliberato nel corso del 2016 di versare alla sua partecipata City Boat una quota pari al 25% della liquidità necessaria alla realizzazione dell'aumento di Capitale sociale e pari ad Euro 320.000 (25% di Euro 1.280.000). Le quote restanti rispettivamente del 25% e del 50% sono state versate dagli altri due soci.

I versamenti effettuati dai singoli soci della City Boat, in proporzione alle rispettive quote di partecipazione al Capitale sociale, in data 28 ottobre 2016, per complessivi Euro 1.280.000 sono stati deliberati dalla partecipata come Versamenti in conto futuri aumenti di Capitale sociale.

In Busitalia, la relativa delibera, ha determinato un incremento del valore della partecipazione in City Boat nel corso del 2016 di Euro 320.000 attestando il valore della partecipazione al 31 dicembre 2016 ad Euro 832.500.

### **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 7.016 migliaia di euro, aggiornato annualmente sulla base del tasso di inflazione programmata.

Sul fronte degli investimenti il contratto contiene la previsione di erogazione di contributi per 1.150 migliaia di euro 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.

### **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.

### **IL NUOVO PIANO INDUSTRIALE 2017-2026**

Lo sviluppo di Busitalia Sita Nord e delle sue controllate rappresenta un elemento di assoluta rilevanza del piano industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane 2017 – 2026, che ha recepito il Piano industriale di Busitalia, approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella seduta del 9 settembre 2016.

Il piano prevede importanti sviluppi, sia nel mercato nazionale che in quelli internazionali attraverso l'acquisizione di società operanti nel TPL o l'aggiudicazione di gare TPL, che incrementeranno in maniera significativa il volume di affari gestito da Busitalia, direttamente o attraverso le sue controllate, a partire dagli attuali 350 milioni di euro.

In tale prospettiva, Busitalia nel corso del 2016 ha sviluppato la propria partecipazione a procedure di gara – sia a livello nazionale che internazionale – riferite:

- a livello nazionale:
  - o all'acquisizione del ramo d'azienda TPL posto a gara dalla Società CSTP S.p.A. in Amministrazione Straordinaria, come riferito nel paragrafo alla stessa dedicato, procedura conclusasi con l'avvio operativo di Busitalia Campania S.p.A. in data 1° gennaio 2017;
  - o alla partecipazione alla procedura di gara per l'affidamento dei servizi di Trasporto pubblico locale del Bacino Taro di competenza della Società pubblica SMTP di Parma. Per tale partecipazione in data 6 maggio 2016 Busitalia ha costituito - nel ruolo di mandataria con una partecipazione del 60% - specifica Associazione Temporanea di Imprese con Autoguidovie S.p.A.. A conclusione della procedura la Stazione appaltante nel mese di marzo 2017 ha formalizzato l'aggiudicazione provvisoria all'ATI Busitalia-Autoguidovie;
  - o alla partecipazione alla procedura di gara europea a procedura aperta con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, per l'affidamento dei servizi automobilistici di trasporto di persone urbani e extraurbani e di servizi marittimi di competenza della Regione Friuli Venezia Giulia, in ATI con Autoguidovie S.p.A., in posizione di mandataria (con la partecipazione del 78%). La procedura si è

sviluppata attraverso un complesso iter, che al momento della redazione della presente Relazione si è concretizzato nell'aggiudicazione definitiva a TPL FVG, in data 1° febbraio 2017, cui è seguito in data 6 marzo 2017 articolato ricorso al TAR della Regione Friuli Venezia Giulia da parte dell'ATI Busitalia-Autoguidovie. La relativa udienza non è stata ancora fissata;

- a livello internazionale:
  - o alla partecipazione di Busitalia alla procedura di gara indetta da *Abellio Nederland* (Gruppo NS) per la cessione di *Qbuzz*, il terzo operatore di TPL su gomma in Olanda, dopo Arriva (Gruppo DB) e *Connexion* (Gruppo Transdev). Si tratta di una procedura estremamente articolata, che al momento della redazione della presente Relazione vede:
    - conclusa la prima fase, con la presentazione di Busitalia al *vendor*, a seguito della quale è pervenuta richiesta di presentazione di manifestazione di interesse non vincolante;
    - conclusa la seconda fase, con la presentazione della manifestazione di interesse, nel mese di dicembre 2016;
    - avviata la terza e decisiva fase, in quanto, a seguito della positiva valutazione della suddetta manifestazione di interesse, Busitalia è stata invitata a partecipare alla fase successiva, per la quale il *vendor* ha stabilito come scadenza per la presentazione delle offerte vincolanti il termine del 14 aprile 2017.

## **INTERVENTI NORMATIVI**

Nel corso del 2016 si sono sviluppate una serie di iniziative a livello normativo che hanno interessato il settore, alcune delle quali sono arrivate a definizione, mentre altre (ed in particolare quelle relative al ridisegno delle partecipate pubbliche e dei servizi pubblici) sono tuttora – per vari motivi – in corso di elaborazione.

Tra gli interventi definiti si collocano in particolare:

- l'adozione della delibera n.831 del 3 agosto 2016, adottata dall'Autorità Nazionale Anti Corruzione avente ad oggetto "Determinazione di approvazione definitiva del Piano Nazionale Anticorruzione 2016";
- l'emanazione del D.M. 05/08/2016 (GU n.216 del 15-9-2016 – "*Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione*"). In conseguenza del fatto che tra le reti ferroviarie interessate dal suddetto Decreto si trova anche la ex-Ferrovia Centrale Umbria, Busitalia, in quanto Impresa Ferroviaria che gestisce il trasporto sulla rete della ex-FCU, ha avviato l'adeguamento delle attività di competenza, conseguente al passaggio della titolarità dall'USTIF all'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria). Parallelamente, sta coordinando le attività di cui sopra con le iniziative che devono essere assunte dal Gestore dell'Infrastruttura (rappresentato dalla Società Umbria TPL e Mobilità S.p.A.). Lo stesso infatti dovrà provvedere

nei tempi e con le modalità prescritte dal Decreto di attuazione del D.L. 112/2015 all'adeguamento degli standard infrastrutturali e del sistema dei regolamenti alle specifiche tecniche definite da ANSF ed in uso sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Nelle more dell'adeguamento, o in caso di mancato o incompleto allineamento tecnologico, dovranno essere definiti i relativi interventi mediante il processo dell'analisi e valutazione del rischio ed attuate misure mitigative.

## **ALTRI EVENTI**

### *Intervento sul capitale sociale*

Con delibera adottata in data 29 luglio 2016 l'assemblea della Società ha provveduto ad aumentare il capitale a pagamento alla pari con diritto di opzione in favore del socio per 42 milioni di euro, con l'obiettivo di rafforzare la struttura patrimoniale della Società, stante la rilevanza degli sviluppi di business effettuati nell'ultimo triennio, nonché quelli derivanti da aggiudicazioni avvenute (come nel caso dell'acquisizione del ramo trasporto da CSTP di Salerno) o da acquisizioni attese, in linea con il piano industriale. La delibera si colloca nell'ambito del supporto che il Socio ha garantito alla Società, e precisa che il rafforzamento della struttura patrimoniale della stessa dovrà consistere in interventi finalizzati a:

- fornire a Busitalia i mezzi finanziari necessari a dotare la Società – allora in via di costituzione - finalizzata ad acquisire il ramo trasporto da CSTP di un capitale sociale adeguato, in coerenza con quanto rappresentato nell'offerta presentata in sede di gara (5.900.000 euro);
- ridurre l'esposizione debitoria della Società nei confronti del Socio.

**RISORSE UMANE**

Il personale della Società al 31 dicembre 2016, si attesta a n. 1.599 dipendenti e risulta composto da n. 1.400 operatori di esercizio, n.142 impiegati, n.42 quadri e n.15 dirigenti.

L'evoluzione dell'organico, intervenuta nel corso dell'esercizio 2016, risulta rappresentata nella seguente tabella:

<b>DIPENDENTI AL 31.12.2015</b>	<b>1.586</b>
Entrate	64
Uscite	51
<b>DIPENDENTI AL 31.12.2016</b>	<b>1.599</b>
<b>CONSISTENZA MEDIA 2015</b>	<b>628,9</b>
<b>CONSISTENZA MEDIA 2016</b>	<b>1.592,2</b>

Il numero dei dipendenti della Società è passato dalle n. 1.586 unità al 31.12.2015 alle n. 1.599 unità al 31.12.2016 registrando un incremento netto pari a 13 unità.

Complessivamente, nel 2016, la Società è stata interessata da decrementi per cessazioni di servizio pari a n. 51 unità relative, prevalentemente, a risoluzioni consensuali di dipendenti in possesso dei requisiti pensionistici e da incrementi per nuove assunzioni pari a n. 64 unità di cui n.4 unità all'interno della posizione direttiva.

Il processo di esodo per pensionamenti, pertanto, è stato bilanciato dalla Società, attraverso le nuove assunzioni.

La differenza nella consistenza media è da ascrivere alle rilevanti operazioni societarie straordinarie intervenute nel 2015, ed in particolare:

- al conferimento del ramo Veneto – avvenuto in data 1° aprile 2015 – alla Società controllata Busitalia Veneto S.p.A.;
- alla intervenuta fusione per incorporazione in Busitalia della controllata Umbria Mobilità Esercizio S.r.l., avvenuta in data 1° dicembre 2015.

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

Si rileva, infatti, nel corso dell'esercizio, l'uscita di n.1 dipendenti verso altre società del Gruppo (una figura di operatore d'esercizio) e l'ingresso di n.6 unità da altre società del Gruppo (n.2 qualifiche di quadro, n.1 qualifica di impiegato e n. 3 dirigenti).

Sempre nell'ambito della mobilità, la Società Busitalia, all'interno delle sue strutture organizzative ha riconfermato i distacchi di personale in essere già all'inizio del periodo (n. 6 figure di quadro e n. 2 figure di impiegato) formalizzando nuovi contratti di distacco per le diverse qualifiche e coinvolgendo, progressivamente, anche il personale autista che, nel

corso dell'esercizio 2016, si è attestato a n. 66 quali unità che prestano il proprio esercizio nella società controllata Ataf Gestioni.

Nel corso dell'anno 2016 si è fatto ricorso ai seguenti contratti di somministrazione di lavoro per la durata indicata in tabella:

<b>N. Contratti di somministrazione</b>	<b>Durata mese/giorni</b>	<b>Numero dei lavoratori utilizzati</b>	<b>Qualifiche utilizzate</b>
25	180 giorni - 6 mesi	25	Operatore d'esercizio
2	180 giorni - 6 mesi	2	Operatore qualificato d'ufficio
1	365 giorni - 1 anno	1	Operatore qualificato d'ufficio
1	180 giorni - 6 mesi	1	Operatore di manutenzione

Nell'anno 2016 si è ulteriormente sviluppato il processo di inserimento di risorse laureate (personale neolaureato junior ed esperto, con percorsi accademici e professionali diversi) al fine di apportare alla Società il giusto mix di nuove competenze/esperienze e anche al fine di consentire quel *change mindset* necessario alla promozione del cambiamento.

In parallelo è proseguito il processo di *scouting* di valutazione delle competenze manageriali (tramite le competenti strutture della Capogruppo) per il personale quadro in ruoli chiave e per il personale laureato.

### **Relazioni Industriali**

Nel corso del 2016, in conseguenza della intervenuta incorporazione in Busitalia della società Umbria Mobilità Esercizio S.r.l., è stata avviata la fase di armonizzazione al fine di addivenire all'applicazione ed alla piena operatività, nella Direzione Regionale Umbria, del Contratto Collettivo Aziendale Busitalia sottoscritto in data 18 febbraio 2015 tra Busitalia e le rappresentanze sindacali nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti e Faisa-Cisal.

Al fine di consentire una approfondita discussione delle complesse tematiche inerenti l'armonizzazione normativa e retributiva sono stati sottoscritti tre accordi per la proroga dei termini di scadenza ex art. 47, L. n. 428/1990 e ss.mm.ii. fissati nei suddetti accordi al 31 marzo 2017.

Nell'ambito della Direzione Regionale Toscana, nell'anno 2016 l'attività relazionale con le OO.SS. è stata caratterizzata da una prima fase di confronto conflittuale dovuto all'entrata in vigore delle modifiche al programma di esercizio e al correlato dimensionamento dell'organico, sfociato a inizio gennaio, nella dichiarazione di stato di agitazione da parte delle OO.SS. dell'unità operativa di Sansepolcro, risolta poi nell'ambito delle procedure di conciliazione con esito positivo.

Successivamente con le suddette sigle sindacali la dialettica sindacale è proseguita in un clima disteso e di fattiva collaborazione che ha acconsentito di addivenire alla sigla di un accordo relativo agli interventi sulla forza lavoro adibita a mansioni di guida firmato in data 24 ottobre 2016.

Sempre nel mese di ottobre, sono stati siglati altri due accordi:

- il primo relativo al riconoscimento di alcune indennità per il personale a terra con specifico riferimento all'art. 81 CCA Busitalia "Armonizzazione della retribuzione aziendale"

- il secondo riferito al servizio denominato "The Mall" in relazione alle specificità relative a "Autoservizi specializzati e atipici".

Nell'anno 2016 sono stati riconosciuti i primi due *step* di aumento della retribuzione tabellare previsti dall'Accordo Nazionale 28/11/2015 (€ 35 al parametro 175 - decorrenza gennaio 2016 -; € 35 a parametro 175 - decorrenza luglio 2016). L'erogazione del terzo ed ultimo *step* incrementale di € 30,00 al parametro 175, è prevista ad ottobre 2017. E' stata inoltre erogata l'una tantum riconosciuta a titolo di arretrati per il periodo 2012-10/2015 di € 600 al parametro 175, suddivisi in due tranche dell'importo di € 400 riconosciuti nel mese di gennaio 2016 e € 200 riconosciuti ad aprile 2016.

## **Formazione**

Nel corso del 2016 i processi formativi hanno interessato tutte le tipologie di personale dipendente.

Con specifico riferimento alla formazione in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro sono state effettuate attività formative che hanno interessato n. 279 dipendenti, in osservanza di quanto previsto dal D.Lgs. 81/2008 e dall'Accordo Stato Regioni.

Nel corso del 2016 è stata completata la formazione in materia di sicurezza dedicata ai Dirigenti.

Con riferimento ai dipendenti della Direzione Regionale Umbria, il percorso iniziato nel 2016 sarà completato nel 2017.

Sono stati inoltre organizzati altri corsi di formazione trasversali a diversi settori per n. 375 ore che hanno visti coinvolti n.

15 dipendenti:

- formazione in materia di Rischio Aggressioni-IKMI;
- formazione in materia di Comunicazione.

Anche grazie alla *partnership* all'interno del progetto relativo al sistema della mobilità nella Regione Toscana (di cui è capofila la controllata Ataf Gestioni S.r.l.) che ha previsto la pianificazione di specifici percorsi formativi diretti all'acquisizione e perfezionamento di professionalità finalizzate a sostenere una migliore qualificazione e funzionalità del servizio di TPL.

Sono stati inoltre frequentati vari seminari specifici per settore, promossi dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, volti ad aggiornare gli addetti sulle principali novità normative.

A dicembre del 2016, una rappresentanza del personale di Busitalia, ha partecipato al progetto Frecciarosa organizzato dal Comitato Pari Opportunità Nazionale d'intesa con la struttura della Direzione Centrale Risorse Umane ed Organizzazione di *People Experience* di Capogruppo.

Nell'ambito della Formazione curata trasversalmente dalla Capogruppo per tutte le società del Gruppo, sono proseguiti i percorsi di *induction* iniziati nell'anno 2015 per il personale.

Sono state introdotte per la prima volta in Busitalia nel 2016 la:

- formazione Maternità destinata a due mamme rientrate dalle maternità e ai relativi capi diretti (uomo o donna indifferentemente) con il fine di accompagnare e gestire la maternità in Azienda;
- formazione Valore D destinata a due giovani donne e finalizzata alla valorizzazione delle diversità e al sostegno della leadership al femminile.

Il personale dirigente di Busitalia ha infine partecipato a corsi di formazione – sempre organizzati dalla Capogruppo per i Dirigenti di Gruppo – sia di natura *economics* sia sul *training* di competenze gestionali trasversali (fattore *leadership*, hit motivazione ecc.), nonché a seminari (anche *on line*) del gruppo Ambrosetti.

In particolare per la parte *on line* (Ambrosetti Live) è stata garantita la fruibilità dei suddetti seminari anche ad alcuni quadri.

Sono stati inoltre attivati moduli formativi per la parte più tecnica e professionale, rivolta agli impiegati e quadri delle diverse Strutture organizzative della Società, relativi principalmente a corsi SAP per la "gestione magazzino" e "personale", corsi sul bilancio consolidato, amministrazione del personale, organizzazione, nuovo Codice Appalti e nuove Regole dei Contratti Pubblici.

### **Il sistema premiante**

E' stato confermato anche per il 2016 il processo di valorizzazione correlato al raggiungimento di elevate prestazioni di lavoro per il personale titolare di posizioni di rilievo all'interno dell'azienda e per quello in possesso di specifiche competenze specialistiche.

Per il restante personale della Direzione Regionale Toscana e staff di Corporate è stato avviato un processo per la definizione del Premio di Risultato a valere per il biennio 2016 – 2017.

Per quanto riguarda la Direzione regionale Umbria, resta confermata l'erogazione al personale conducente di un premio di risultato, impostato secondo logiche di produttività e la cui scadenza è prevista per il secondo semestre del 2017.

### **Organizzazione del lavoro**

L'intervento organizzativo di rilievo operato nel 2016 ha riguardato principalmente la modifica del Modello Organizzativo della Salute e Sicurezza sul Lavoro e Ambientale.

Il Consiglio di Amministrazione di Busitalia ha deliberato il nuovo assetto del modello organizzativo della Sicurezza del Lavoro e Ambiente ed ha provveduto al rilascio delle relative deleghe.

Sono stati individuati quali Datori di Lavoro i responsabili delle Unità Produttive della Società di seguito specificate:

- una costituita dalla struttura organizzativa Manutenzione Autobus, cui è preposto in qualità di Datore di Lavoro il Responsabile pro tempore della Struttura stessa;
- una costituita dalla struttura organizzativa Direzione Regionale Toscana cui è preposto in qualità di Datore di Lavoro il Responsabile pro tempore della Struttura stessa;
- una costituita dalla struttura organizzativa Direzione Regionale Umbria cui è preposto in qualità di Datore di Lavoro il Responsabile pro tempore della Struttura stessa;
- una costituita da tutte le restanti strutture organizzative cui è preposto in qualità di Datore di Lavoro l'Amministratore Delegato dell'Azienda.

In esecuzione della delibera del Consiglio di Amministrazione sono state effettuate le seguenti attività:

- a. predisposizione della Comunicazione Organizzativa con l'assetto delle Unità Produttive;
- b. attribuzione con procura notarile, a tutti i Responsabili/Datori di lavoro delle soprarichiamate Unità Produttive, dei poteri correlati;
- c. formalizzazione, da parte di tutti i Datori di Lavoro delle deleghe relative a tutti gli obblighi derivanti dall'applicazione del D. Lgs. n. 81/08, fatta eccezione per quelli previsti dall'art. 17 e non delegabili ai Dirigenti aziendali.

Nell'arco dell'anno 2016 è stata inoltre istituita la struttura organizzativa Pianificazione Strategica e Sviluppo Mercati con l'obiettivo di costituire un'interfaccia unica sia verso la Capogruppo sia verso lo *scouting* di potenziali mercati per le gare nell'ambito del TPL e del *Long Haul*, anche in linea con i progetti esplicitati nel Piano industriale.

Nell'anno 2016 è stata modificata la composizione del Comitato Etico, che ha il compito di agevolare l'integrazione nei processi decisionali aziendali, sia strategici che operativi, dei criteri etici assunti nei confronti dei vari interlocutori aziendali, verificare le conformità delle azioni e dei comportamenti alle norme di condotta definite e segnalare alle strutture competenti eventuali elementi di disallineamento rispetto al Codice Etico di Gruppo.

Allo stesso tempo è stato istituito il Comitato Tutela Aggressioni per garantire la tutela del personale vittima di atti di aggressione durante lo svolgimento della propria prestazione professionale.

## **AMBIENTE**

In accordo alla Politica aziendale del Sistema di Gestione Integrato di Busitalia – Sita Nord, sono state attuate nell'anno 2016 varie attività finalizzate al miglioramento delle performance ambientali.

È proseguita l'attività di sensibilizzazione del personale viaggiante, 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 attivato, in via sperimentale, un nuovo sistema di monitoraggio telematico della flotta di ultima generazione, attraverso il quale è 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 25 nuovi autobus Euro 6 dotati di tecnologie costruttive e di dispositivi in grado di garantire bassi consumi. I nuovi autobus hanno sostituito veicoli di vecchia generazione (Euro 0/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 hanno determinato altresì una riduzione significativa delle emissioni di CO<sub>2</sub> espressi in g/P.km.

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

Per ridurre l'approvvigionamento idrico è stata avviata la progettazione di sistemi a ciclo chiuso per il 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 corso del 2016 sono state effettuate le attività di mantenimento delle Certificazioni UNI EN ISO 9001, UNI EN ISO 14001, BS OHSAS 18001, UNI EN 13816 e SA8000 ed avviato un percorso presso la Direzione Regionale Umbria, che si concretizzerà nel 2017, finalizzato all'estensione del Sistema di Gestione Ambientale ad altri *asset*, ad oggi non certificati, e alla prima implementazione di un Sistema di Gestione per la Salute e la Sicurezza sul lavoro.

Nel corso dell'anno è stato aggiornato il Manuale Ambiente, Qualità e Sicurezza in funzione delle variazioni organizzative e dell'inserimento delle attività derivanti dalla Direzione Regionale Umbria e riemessa 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 Capogruppo per la definizione del Rapporto di Sostenibilità di Gruppo, comunicando con trasparenza il proprio impegno per la costruzione di uno sviluppo sostenibile.

## **CLIENTI**

Nei primi mesi del 2016 il sito internet [www.fsbusitalia.it](http://www.fsbusitalia.it) ha visto l'implementazione della sezione dedicata all'offerta della Direzione Regionale Umbria, articolata per tipologia di servizi e completa di tutte le informazioni per i viaggiatori sul territorio umbro.

Sempre per Umbria è stata emessa la prima Carta dei Servizi per l'offerta di Busitalia nella regione, con gli indicatori di performance sui servizi urbani, extraurbani, ferro e navigazione e l'impegno per il miglioramento del servizio. Contemporaneamente, è proseguito il lavoro di restyling delle varie applicazioni informative per la clientela (orari al pubblico, tabelloni, biglietterie principali, titoli di viaggio, mappe sui servizi) indirizzato al recepimento del logo ed identità visiva di Busitalia.

Nell'ottica di migliore valorizzazione del territorio e sviluppo di modelli integrati di viaggio, nei primi mesi del 2016 è stato lanciato il servizio BUS & BICI sulle linee Terni – Scheggino e Spoleto – Norcia, potenziato a luglio. Con autobus dotati di rastrelliera, il servizio consente di scoprire itinerari cicloturistici della Valnerina e il percorso della Ex Ferrovia Spoleto-Norcia viaggiando in autobus con bicicletta al seguito.

L'esperienza BUS & BICI, unita ad altre simili esperienze, è stata portata alla fiera Ecomondo per testimoniare l'impegno aziendale a favore dei progetti di mobilità sostenibile. Busitalia ha altresì assicurato a livello istituzionale la propria presenza ad altre fiere di richiamo nazionale ed internazionale, insieme alle altre società del Gruppo FS Italiane.

Per le popolazioni colpite dal sisma, Busitalia in Umbria ha attivato servizi di trasporto per il trasferimento di gruppi di abitanti di Norcia e Cascia verso le strutture ricettive del Lago Trasimeno, di Corciano e di Perugia.

La Direzione Regionale Toscana ha promosso ancora campagne di co-marketing mirate alla divulgazione di eventi e progetti attraverso spazi di comunicazione messi a disposizione a bordo autobus, sul sito internet, in autostazione, ecc. al fine di offrire a tutti i Clienti in possesso di biglietto o abbonamento la possibilità di usufruire di sconti e promozioni per mostre, cinema, fiere, ecc. Busitalia predispone altresì periodicamente una brochure divulgativa per informare la clientela sulle promozioni attive e sulle eventuali gratuità promosse.

Per la clientela del collegamento Firenze - Outlet The Mall, sono entrati in servizio nel mese di gennaio 2016 cinque nuovi e moderni autobus bipiano, con un'offerta di 84 posti a sedere, dotati dei più evoluti dispositivi in termini di sicurezza, rispetto ambientale (con motorizzazione di classe ambientale EURO 6 per ridurre al minimo le emissioni nocive ed i consumi), comfort e design (tetto panoramico ad altissima luminosità, prese USB individuali per tutti i sedili, ecc.).

Sempre sui servizi per l'Outlet The Mall è stato attivato il canale di vendita sulla piattaforma e-commerce Busitalia, al fine di consentire l'acquisto dei titoli di viaggio per il collegamento comodamente on line.

In ambito *customer care* ed analisi della soddisfazione dei clienti, l'azienda ha poi sviluppato sia in Umbria che in Toscana nuovi monitoraggi per le indagini di *customer satisfaction* muovendosi verso una metodologia comune a più territori, pur salvaguardando peculiarità ed esigenze specifiche. Tra fine maggio ed i primi di giugno 2016 è stata effettuata la prima indagine per i servizi Busitalia in Umbria – servizi su gomma urbano ed extraurbano, servizio ferroviario, navigazione, mobilità alternativa. Il gradimento dei servizi ha evidenziato un giudizio *overall* pari a 89,4% di soddisfatti per i servizi extraurbani e 95% per i servizi urbani, monitorati nelle città di Perugia, Terni, Foligno, Spoleto, Orvieto, Assisi e Todi. In ambito extraurbano (servizi su gomma), il macrofattore con più alto gradimento è la "sicurezza", 90,5% - inteso sia come sicurezza del viaggio (prudenza di guida) che come sicurezza a bordo – mentre un macro fattore da migliorare è rappresentato dalla "pulizia" (65,8%).

Sui servizi urbani, è l' "informazione alla clientela" (intesa come valutazione complessiva dell'offerta informativa), l'aspetto con la migliore valutazione (94,7%), mentre il macro fattore con soddisfazione più bassa è "pulizia dei mezzi e delle strutture", seppur con un buon 80,3% di soddisfatti.

Sempre in Umbria è stata effettuata altresì la rilevazione sulla mobilità alternativa (96,2% di soddisfatti), sul trasporto ferroviario (76,6% di soddisfatti) e sul servizio di navigazione (97,4% soddisfatti). Il monitoraggio effettuato in Toscana ha invece registrato un gradimento complessivo sui servizi extraurbani pari a 85,6% (da 80,8% del 2015) anche in questo caso con un'alta soddisfazione per il macro fattore "sicurezza", 88,6% (sicurezza del viaggio - prudenza di guida - e sicurezza a bordo), mentre l'aspetto da migliorare è rappresentato dalla "regolarità ed organizzazione del servizio" (intesa come puntualità, regolarità e frequenza delle corse), con un dato pari al 62,4% di soddisfatti, comunque in crescita di 3,5% rispetto al valore del 2015.

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 (telefono, posta tradizionale, e mail ed il form "Voce del Cliente" attivo sul sito internet aziendale per consentire un veloce e strutturato invio della segnalazione), con l'ottica di definire un unico sistema di gestione delle segnalazioni, ottimizzato sia in back che in front end.

Anche per i servizi in Toscana, è stato assicurato il regolare aggiornamento ed emissione delle Carte dei Servizi, sia per quanto concerne il trasporto extraurbano, offerto nell'ambito delle SCARL Autolinee Chianti Valdarno e Autolinee Mugello Valdisieve nelle quali la Società è capofila, sia per i servizi a mercato.

## QUADRO MACROECONOMICO

Esposta ad una serie di rischi crescenti di natura economica e politica, che hanno interessato sia i paesi ad economia avanzata che quelli emergenti, l'economia mondiale ha mostrato nel corso del 2016 una tendenza di crescita modesta. Tale crescita è stata caratterizzata da bassi tassi di inflazione nei paesi avanzati, da una debole dinamica del commercio internazionale, dalle tensioni geopolitiche alimentate dai conflitti in Medio Oriente e dalla persistente minaccia del terrorismo.

Gli ultimi dati disponibili hanno messo in evidenza come anche nel 2016 l'attività economica dei paesi avanzati non sia ancora riuscita a raggiungere ritmi di crescita pre-crisi, con un incremento dell'1,6% in media annua. Inoltre, nelle economie emergenti il ritmo di crescita si è leggermente indebolito (+3,6%) rispetto all'anno precedente, riflettendo il calo della domanda mondiale e della diminuzione dei prezzi delle materie prime.

Dati economici mondiali		2015	2016
		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
<b>PIL</b>			
	Mondo	3,1	2,8
	<b>Paesi avanzati</b>	2,0	1,6
	USA	2,6	1,6
	Giappone	0,6	0,8
	Area euro	1,9	1,7
	<b>Paesi emergenti</b>	3,7	3,6
	Cina	6,9	6,7
	India	7,3	6,9
	America Latina	-0,2	-0,7
	<b>Petrolio (Brent \$ per barile)</b>	53,0	44,9
	<b>Commercio mondiale</b>	2,4	1,2
<i>Fonte dati: Prometeia, dicembre 2016</i>			

La crescita del commercio mondiale è stata modesta (+1,2% del 2016 contro +2,4% dell'anno precedente), evidenziando anche il calo della sua elasticità rispetto al PIL.

Per quanto riguarda l'andamento del prezzo del petrolio, a seguito dell'accordo OPEC del 30 novembre 2016, per un contenimento dell'offerta, le quotazioni sono leggermente aumentate dai minimi d'inizio anno, attestandosi ad un prezzo medio di 44,9 dollari per barile Brent.

L'economia degli **Stati Uniti**, pur deludendo rispetto ai precedenti cicli economici, si è confermata tra le più dinamiche delle economie avanzate con una crescita dell'1,6% in media annua. Dopo una lieve debolezza nei primi due trimestri dell'anno (rispettivamente +0,2 nel primo trimestre, +0,3 nel secondo), il ritmo espansione del prodotto interno lordo statunitense è stato piuttosto robusto (+0,8 nel terzo trimestre, +0,6 nel quarto), principalmente a causa della domanda interna, in particolare dei consumi, che ha beneficiato del miglioramento delle dinamiche salariali, e degli investimenti residenziali. Un ulteriore contributo, nel breve periodo, dovrebbe arrivare da una politica fiscale maggiormente espansiva annunciata a seguito dell'elezione del nuovo Presidente.

L'economia del **Giappone** è cresciuta nel 2016 più delle previsioni, in lieve accelerazione rispetto all'anno precedente, guidata principalmente dalla domanda interna e dall'approvazione degli incentivi fiscali da parte delle autorità governative. Rimangono leggermente deludenti i consumi, con una crescita dello 0,3%, e gli investimenti. L'inflazione, nonostante gli stimoli di politica monetaria, è risultata fortemente negativa (-0,3%).

Nei principali **paesi emergenti**, la crescita economica ha subito un netto rallentamento riconducibile sia a cause esterne che a squilibri interni. Tra le cause principali, il già accennato calo della domanda aggregata mondiale, il deprezzamento delle valute di questi paesi come conseguenza di una politica monetaria meno espansiva degli Stati Uniti, e l'impatto negativo dovuto al crollo dei prezzi delle materie prime.

La **Cina**, impegnata in numerose riforme, anche per il 2016 si è confermata in crescita secondo gli obiettivi fissati dalle autorità governative (+6,7%). In generale, a trainare la crescita sono state le compravendite immobiliari e i maggiori investimenti pubblici, che hanno bilanciato la frenata delle esportazioni.

Dopo la severa recessione degli ultimi due anni e con una difficile situazione politica, l'economia del **Brasile** ha continuato a contrarsi anche nel 2016, scontando il calo dei prezzi delle materie prime, una contrazione degli investimenti e i tagli alla spesa pubblica.

La situazione economica della **Russia** sembra essersi stabilizzata. Il prodotto interno lordo ha segnato una contrazione dello 0,9% (-3,7 % nel 2015) che, oltre alla flessione del prezzo del petrolio, sconta le sanzioni economiche imposte dall'occidente per la crisi ucraina.

Tra le economie emergenti, quasi tutte in difficoltà, l'**India**, sembra invece rappresentare l'eccezione, con una crescita del PIL molto sostenuta (+6,9%) a fronte di una dinamica assai moderata della produzione industriale. L'improvvisa decisione presa dalle autorità governative sul finire dell'anno di eliminare le banconote di grosso taglio per contrastare l'evasione fiscale e la corruzione, ha peraltro determinato una contrazione dei consumi.

Nell'Area dell'Euro, l'espansione economica si è mostrata moderata ma in graduale miglioramento. La crescita è scaturita da un modesto aumento degli investimenti, maggiori consumi – favoriti dal calo dei prezzi dell'energia e dai miglioramenti dell'occupazione – e crescita delle esportazioni. Per il 2016 l'incremento del PIL nel suo complesso è stato dell'1,7%, con un'inflazione attestata su valori bassi (0,2%) nonostante le condizioni monetarie espansive.

Dati economici Area Euro		2015	2016
		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
<b>PIL</b>	<b>Area Euro</b>	<b>1,9</b>	<b>1,7</b>
	Germania	1,5	1,7
	Francia	1,2	1,2
	Italia	0,6	0,9
	Spagna	3,2	3,2
		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
<b>Inflazione</b>	<b>Area Euro</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>
	Germania	0,1	0,3
	Francia	0,1	0,3
	Italia	0,0	-0,1
	Spagna	-0,6	-0,5
<i>Fonte dati: Prometeia, dicembre 2016</i>			

Fra i maggiori paesi dell'Area, la **Germania** ha mostrato una crescita del PIL dell'1,7% - sostenuto dai consumi delle famiglie e dalle esportazioni - pur con un rallentamento degli investimenti industriali - in attesa di condizioni più solide della domanda complessiva - e di quelli immobiliari.

Inferiore alla media dell'Area si è invece rivelata la crescita della **Francia** (1,2%) che sconta un calo dei consumi delle famiglie ed un rallentamento delle esportazioni, pur in presenza di una crescita degli investimenti delle imprese.

In **Spagna**, il vuoto politico dei primi dieci mesi dell'anno non ha avuto effetti negativi sulla crescita economica. Sostenuto dalla domanda interna, il PIL è cresciuto del 3,2%, ampiamente sopra la media dell'Area. Tuttavia, il tasso di disoccupazione (20,5%), sebbene in calo, è rimasto su livelli socialmente inaccettabili soprattutto per quanto riguarda la componente giovanile che è rimasta al di sopra del 50%.

**Italia**

L'andamento positivo del PIL, dopo due anni di recupero (+0,2% nel 2014 e +0,6% nel 2015), conferma che l'economia italiana è in via di consolidamento. In termini congiunturali, la crescita nei primi mesi dell'anno ha accelerato moderatamente (+0,4%), ha ristagnato nel secondo trimestre (+0,1) per poi prendere slancio nei mesi estivi (+0,3%) grazie al contributo positivo dei consumi e degli investimenti. Secondo le ultime indicazioni, nel quarto trimestre l'attività economica dovrebbe essere aumentata dello 0,2%.

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

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2016

Questi miglioramenti sono da attribuire soprattutto alla ripresa della domanda interna (+1,3%), attenuata dall'andamento meno favorevole di quella estera. Il trend è stato positivo anche per quanto riguarda l'occupazione, con un aumento del numero degli occupati. A dicembre, grazie agli incentivi e agli effetti del Job Act, si è confermata la tendenza all'aumento del numero degli occupati (+1,1% su base annua, pari a 242 mila unità) e alla graduale riduzione del tasso di disoccupazione, sceso all'11,6%. Si è mostrato leggermente positivo anche l'andamento dei consumi delle famiglie, che hanno beneficiato dell'incremento del reddito disponibile e del miglioramento del mercato del lavoro.

Anche gli investimenti si sono rafforzati (+1,9%), agevolati dalle misure di politica fiscale a supporto delle imprese.

L'inflazione ha registrato una variazione negativa dello 0,1% in media d'anno, risentendo degli effetti della prolungata flessione dei prezzi delle materie prime ed in particolare di quelle energetiche.

## ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Nel nostro paese il 10% circa degli spostamenti complessivi è soddisfatto da sistemi di trasporto collettivi (il restante 90% è suddiviso tra il trasporto privato, 70%, e gli spostamenti non motorizzati, 20%). Il trasporto pubblico locale (TPL), che comprende i servizi ferroviari regionali, i servizi urbani, sub-urbani ed extraurbani erogati con autobus, le metropolitane, le tranvie, le filovie, i sistemi intermedi, i sistemi speciali (come scale mobili e ascensori) e i servizi di navigazione sui laghi e di cabotaggio regionale, assicura la netta maggioranza dei trasporti collettivi (80% in termini di passeggeri\*km). I passeggeri trasportati nel 2015 sono stati circa 5,2 miliardi.

La crisi economica ha indotto una contrazione generale degli spostamenti in termini di numero, meno 16% nei giorni feriali dal 2008 al 2015, e delle distanze complessivamente percorse, meno 8% nello stesso periodo (le distanze medie sono invece aumentate dai 9 km del 2001 ai circa 13,5 del 2015). Nell'ambito di questo contesto generale negativo la mobilità collettiva aveva però guadagnato circa 3 punti (2008-2014) rispetto al totale degli spostamenti motorizzati. Tuttavia nel 2015, probabilmente anche a causa della riduzione del prezzo dei carburanti, il recupero è stato interamente perso, il peso della mobilità collettiva si è nuovamente attestato sui valori antecedenti al miglioramento; ad esempio in ambito urbano la quota modale del TPL è passata dal 14,5% circa del 2014 all'11,5% circa del 2015 e specularmente è aumentata la quota dei mezzi privati.

Le dimensioni assolute indicate danno comunque evidenza della rilevanza del settore per la tenuta e lo sviluppo socio-economico del Paese e per il contributo alla sostenibilità ambientale. Dal confronto con la mobilità privata emerge la presenza di ampi spazi di crescita che potranno essere colmati migliorando la qualità dei servizi di mobilità collettiva. Ad oggi infatti la qualità del TPL continua ad essere percepita come peggiore rispetto a quella dei mezzi di trasporto individuali, con giudizi scarsi soprattutto nelle aree urbane ed in generale nel Centro-Sud.

Al servizio che il TPL rende al Paese si affianca una dimensione industriale del settore di assoluto rilievo. Il TPL produce in Italia un giro di affari annuale di circa 11 miliardi di euro (somma dei ricavi da tariffe, da corrispettivi di contratti di servizio e altre compensazioni pubbliche e altri ricavi complementari). I volumi di produzione sono nell'ordine di 1,9 miliardi di vetture\*km (autobus, metro, tram, filobus e altri sistemi escluso il ferroviario) e di 0,3 miliardi di treni\*km (ferroviario regionale). Il settore fa riferimento ad un parco di oltre 55.000 mezzi. Per il monitoraggio delle flotte di mezzi, l'informazione all'utenza e la vendita dei titoli di viaggio in molte realtà sono adottate tecnologie avanzate (monitoraggio satellitare e informazione in *real time*, bigliettazione elettronica e mobile, etc.). La forza lavoro complessiva è di circa 125.000 addetti (la maggioranza nei servizi non ferroviari).

Si tratta quindi di un settore che, oltre alla citata rilevanza strategica per il Paese, ha anche intrinseca rilevanza tecnica e tecnologica, economica e occupazionale sia diretta che sull'indotto dei fornitori di mezzi e altri beni funzionali all'erogazione dei servizi.

In termini di scenario di mercato rileva il numero di operatori, circa 1.200; la quasi totalità gestisce servizi automobilistici (autobus), pochi operatori gestiscono anche servizi metropolitani, tranviari, filoviari e di navigazione, una ventina sono gli operatori ferroviari (Trenitalia e le ex ferrovie concesse). Escludendo il segmento del ferroviario si tratta prevalentemente di piccoli o piccolissimi operatori privati; le aziende di dimensione maggiore sono circa 120, generalmente di proprietà pubblica e coprono i servizi di TPL automobilistico nei capoluoghi di provincia (servizi urbani e sub-urbani) e nei bacini provinciali (extraurbani). I maggiori operatori del paese, in termini di giro d'affari, l'ATM di Milano e l'ATAC di Roma, e in

termini di volumi di produzione le stesse due società più il Gruppo Busitalia, per quanto di dimensioni decisamente maggiori degli altri operatori del settore non sono paragonabili ai grandi Gruppi che operano in Europa, questi inoltre operano a livello multi domestico mentre gli operatori italiani non hanno attività all'estero (con l'eccezione dell'ATM di Milano che gestisce servizi a Copenaghen).

Si tratta quindi di un contesto competitivo estremamente frammentato diversamente da quelli che caratterizzano i paesi, ad esempio la Francia o il Regno Unito, dove il mercato è più maturo e, conseguentemente, è elevato il tasso di concentrazione.

Nel nostro Paese al TPL viene data valenza prevalentemente sociale, in coerenza le tariffe sono mediamente minori di quelle applicate in Europa e la rete dei servizi è più orientata alla copertura capillare del territorio, piuttosto che alla soddisfazione della domanda. Gli obblighi di copertura del territorio anche in aree (e fasce orarie) a domanda debole o debolissima, distolgono risorse altrimenti destinabili alle aree e fasce orarie dove il fabbisogno di mobilità è maggiore. Il tasso di riempimento dei mezzi in Italia è quindi particolarmente ridotto; circa 20% rispetto ad esempio al 30% del Regno Unito e il 40% della Francia e al 60-70%, anche nel nostro Paese, dei servizi a mercato che, non sovvenzionati e quindi non soggetti a obblighi di copertura del territorio, sono resi solo nelle relazioni dove la domanda è elevata. Questo approccio comporta una fisiologica dipendenza dalle sovvenzioni pubbliche che infatti in Italia contribuiscono mediamente al 56% dei ricavi complessivi degli operatori del settore (le tariffe al 28%, gli altri ricavi, che includono altre forme di contribuzione pubblica, al 16%).

Negli ultimi anni la sostenibilità dell'approccio indicato è entrata in crisi per la costante contrazione delle sovvenzioni pubbliche; per far fronte al calo molti operatori hanno intrapreso percorsi di incremento dell'efficienza ma si è anche dovuto ricorrere alla riduzione dei volumi di produzione (le percorrenze si sono ridotte del 3% dal 2012 al 2014) e degli investimenti (l'età media del parco mezzi in Italia è pari a circa 11,5 anni rispetto ai 7 anni della media europea). Si è innescato un circolo vizioso: la contrazione della quantità e qualità dei servizi riduce la concorrenzialità del TPL rispetto ai mezzi di trasporto privati proprio mentre sarebbe necessario attrarre più passeggeri per compensare con le vendite di biglietti il calo della contribuzione pubblica.

Più di un terzo degli operatori del settore chiude i bilanci in perdita (dato in calo negli ultimi anni ma comunque maggiore del dato ante crisi economica) e complessivamente gli indicatori di performance economica del settore sono i peggiori rispetto a quelli degli altri servizi di interesse generale.

Nonostante la contrazione dei contributi pubblici il montante assoluto delle risorse resta comunque rilevante, circa 5 miliardi di euro dallo Stato (Fondo Nazionale Trasporti) integrati da quasi 2 miliardi di euro messi a disposizione dalle Regioni e Enti Locali per altro in modo estremamente differenziato (l'integrazione è molto elevata in Lombardia e Lazio, quasi pari al contributo statale in Lombardia e maggiore nel Lazio e modesta nelle altre Regioni).

La dimensione dei contributi potrebbe essere sufficiente in un contesto di efficienza diffusa che non corrisponde alla situazione del nostro Paese dove la produttività degli operatori è estremamente differenziata. Ad esempio il costo unitario per la produzione di 1 km di servizio nelle aree urbane, a fronte di una media nazionale poco superiore ai 5 euro/km, varia dai circa 7,5 euro/km del Lazio e Campania ai circa 5,5 euro/km della Liguria mentre per quasi tutte le altre regioni il costo unitario si attesta su valori pari o inferiori alla media nazionale.

La tensione verso efficienza e efficacia, razionalizzazione dei costi e incremento dei ricavi da traffico è anche ostacolata dalla compresenza, tipica nel nostro Paese, nello stesso soggetto pubblico dei ruoli di controllore e controllato: in Italia gli Enti Locali agiscono nel doppio ruolo di responsabili della pianificazione, della programmazione, di stazione appaltante e di controllo dei servizi di TPL e, contemporaneamente, di proprietari degli operatori di TPL (e per altro di quelli di maggiori dimensioni) che partecipano alle gare da loro stessi bandite. Questa ambiguità rende difficile la transizione verso un assetto di mercato maturo e, il legame diretto da un lato tra Enti e operatori (legame di proprietà) e dall'altro tra Enti e istanze sociali rende difficile la transizione verso un assetto effettivamente industriale degli operatori (diventa più complessa la dinamica delle relazioni industriali ed, in generale, l'approccio all'efficienza ed efficacia).

L'effettiva apertura del mercato del TPL potrebbe favorire il superamento di questa impasse, ma in Italia l'apertura del mercato, introdotta ormai da quasi 20 anni (Decreto Burlando 422/97), di fatto non si è ancora compiuta a causa dei successivi numerosi e complessi interventi normativi, delle proroghe concesse, dei mutamenti di orientamento ed anche delle fisiologiche resistenze al cambiamento. Le previste gare per l'assegnazione dei servizi in alcune realtà non sono state mai bandite e in quasi tutte quelle dove le gare sono state bandite gli affidi sono stati assegnati fin ora all'operatore pre-esistente.

Lo scenario sta però cambiando; nel corso del 2016 sono state bandite importanti gare per l'affidamento dei servizi, come quella dei servizi per il bacino unico regionale del Friuli Venezia Giulia e quella per il bacino urbano ed extraurbano della Provincia di Parma, è in corso di assegnazione la gara, del 2015, per i servizi del bacino unico regionale della Toscana; in accordo al Regolamento CE 1370/2007, che prevede che dal 3.12.2019 il TPL sia affidato con gare (pur contemplando anche la possibilità di affidi diretti in casi particolari), durante la seconda metà del 2017 e nel corso del 2018 la maggior parte dei servizi di TPL verrà messa a gara. All'inizio del 2017 (fine gennaio) sono già stati pubblicati undici avvisi di preinformazione di gara relativi ad affidamenti con gare in scadenza entro la fine del 2017 per oltre 220 milioni di chilometri di servizio all'anno ed un valore superiore ai 400 milioni di euro annui; altri 15 avvisi sono stati pubblicati per gare con scadenza nel 2018.

Inoltre la riduzione dei fondi pubblici ha spinto gli Enti Locali, anche grazie a specifiche normative in tal senso, ad accelerare il percorso di cessione delle loro quote in operatori di TPL (ad esempio in alcune realtà del Piemonte, Emilia-Romagna, Liguria, Lombardia e nel Lazio); nel mezzogiorno l'insostenibilità economica del TPL di alcune realtà ha portato a fallimenti o situazioni di concordato con la conseguente liquidazione o vendita degli operatori interessati (ad esempio in Campania).

Gli operatori interessati alle citate opportunità di crescita finora sono stati pochi, la quasi totalità delle aziende di TPL ed in particolare quelle di proprietà degli Enti Locali è prevalentemente interessata a difendere la propria posizione sul mercato storico. Solo il Gruppo Busitalia, i grandi operatori multi domestici stranieri che operano nel nostro Paese, come Arriva o RATP, e alcuni operatori privati come Autoguidovie hanno mostrato l'interesse e la capacità di competere.

In termini di volumi di produzione si prevede, sui bacini attualmente gestiti, di confermare nel 2017 sostanzialmente le percorrenze del 2016 sintetizzate qui di seguito.

**Produzione del Gruppo Busitalia**

Nelle seguenti tabelle sono riportati i volumi di produzione 2016 del Gruppo Busitalia, suddivisi tra le due Direzioni Regionali del Gruppo e le altre aziende controllate.

L'aumento di percorrenze complessive rispetto al 2015 è principalmente riconducibile ad una modifica del perimetro delle attività del Gruppo (servizio urbano di Padova a partire dal secondo trimestre del 2015) ed all'incremento nei servizi di Busitalia Rail Service.

	Produzione (km*vetture)			Passeggeri		
	2016	2015	Variazione	2016	2015	Variazione
Busitalia – Sita Nord, Direzione Toscana	11.847.657	12.038.472	-1,6%	9.735.307	9.747.674	-0,1%
Busitalia – Sita Nord, Direzione Umbria	24.707.678	23.926.885	+3,3%	34.336.562	34.443.622	-0,3%
ATAF Gestioni	14.923.658	14.671.089	+1,7%	90.174.475	88.187.962	+2,3%
Busitalia Veneto	26.984.428	23.336.821*	+15,6%	46.381.926	32.382.702*	+43,2%
Busitalia Rail Service	16.712.353	15.617.684	+7,0%	N.D.	N.D.	N.D.
Firenze City SightSeeing	246.774	263.879	-6,5%	161.769	172.982	-6,5%
<b>Totale</b>	<b>95.422.548</b>	<b>89.854.830</b>	<b>6,2%</b>	<b>180.790.039</b>	<b>164.934.942</b>	<b>9,6%</b>

\* Urbano Padova dal secondo trimestre 2015

**Produzione della Direzione Regionale Toscana**

La Direzione Regionale Toscana di Busitalia opera il TPL extraurbano su gomma, i servizi a mercato (noleggio e collegamenti da Firenze verso l'aeroporto e verso l'outlet di Reggello) ed i servizi sostitutivi di servizi ferroviari sub-affidati dalla società del Gruppo Busitalia Rail Service.

	Produzione (km*vetture)			Passeggeri		
	2016	2015	Variazione	2016	2015	Variazione
TPL Extraurbano gomma	10.395.650	10.342.665	0,5%	8.813.554	8.549.000	3,1%
Servizi a mercato turistici	1.206.437	1.451.456	-16,9%	921.753	1.198.674	-23,1%
Servizi sostitutivi treno	245.570	244.351	0,5%	N.D.	N.D.	N.D.
<b>Totale</b>	<b>11.847.657</b>	<b>12.038.472</b>	<b>-1,6%</b>	<b>9.735.307</b>	<b>9.747.674</b>	<b>-0,1%</b>

**Produzione della Direzione Regionale Umbria**

La Direzione Regionale Umbria di Busitalia opera il TPL urbano ed extraurbano dell'intera Regione, i servizi a mercato (noleggio e collegamenti interregionali di competenza statale verso alcune importanti mete turistiche stagionali), i sostitutivi di servizi ferroviari, nonché il trasporto ferroviario regionale (linee San Sepolcro – Perugia, Perugia – Ponte S. Giovanni – Terni e Ponte S. Giovanni - Ellera), i servizi ferroviari in sub-affido da Trenitalia e la navigazione sul lago Trasimeno.

	Produzione (km*vetture)			Passeggeri		
	2016	2015	Variazione	2016	2015	Variazione
TPL Extraurbano + Urbano	21.494.825	21.051.737	2,1%	32.804.022	32.827.932	-0,1%
Servizi a mercato	926.139	815.362	13,6%	102.383	90.137	13,6%
Servizi sostitutivi treno	338.283	168.111	101,2%	nd	nd	nd
TPL ferroviario regionale	943.949	980.241	-3,7%	1.089.420	1.185.371	-8,1%
Servizi ferroviari Sub affido Trenitalia	935.718	844.425	10,8%	nd	nd	nd
TPL Navigazione interna	68.764	67.009	2,6%	340.737	340.182	0,2%
<b>Totale</b>	<b>24.707.678</b>	<b>23.926.885</b>	<b>3,3%</b>	<b>34.336.562</b>	<b>34.443.622</b>	<b>-0,3%</b>

**ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA**

In considerazione del fatto che la Società nel corso del 2015 – come già evidenziato – ha realizzato diverse operazioni straordinarie che hanno modificato l'assetto della stessa società e delle principali controllate, al fine di fornire una rappresentazione dell'andamento della gestione 2016 il più possibile comparabile con quella realizzata nell'anno precedente, si è provveduto a riclassificare i valori economici e patrimoniali dell'esercizio 2015, 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, a scorporare i valori del "ramo Veneto" limitatamente al periodo antecedente al 1° aprile 2015, in quanto fino al 31 marzo 2015 i valori di tale ramo erano ricompresi nel perimetro della Società Busitalia.

Nessuna variazione è stata effettuata in merito ai valori della fusione per incorporazione di Umbria Mobilità Esercizio S.r.l., in quanto la stessa è diventata efficace con retrodatazione degli effetti contabili e fiscali fin dall'inizio del periodo 2015.

**Conto economico riclassificato***valori in migliaia di euro*

	<b>2016 (a)</b>	<b>2015* (b)</b>	<b>2015</b>	<b>Variazione (a-b)</b>	<b>%</b>
<b>Ricavi operativi</b>	<b>143.797</b>	<b>142.073</b>	<b>154.269</b>	<b>1.723</b>	<b>1,2%</b>
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	119.956	118.361	130.559	1.595	1,3%
Altri proventi	23.840	23.712	23.709	128	0,5%
<b>Costi operativi</b>	<b>(126.312)</b>	<b>(127.202)</b>	<b>(136.726)</b>	<b>890</b>	<b>(0,7%)</b>
Costo del personale	(74.030)	(70.002)	(74.600)	(4.028)	5,8%
Altri costi netti	(52.282)	(57.199)	(62.126)	4.917	(8,6%)
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>17.485</b>	<b>14.872</b>	<b>17.543</b>	<b>2.613</b>	<b>17,6%</b>
Ammortamenti	(9.506)	(9.283)	(9.720)	(223)	2,4%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(2.414)	(679)	(658)	(1.735)	256%
Accantonamenti	-	(118)	(118)	118	(100%)
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>5.565</b>	<b>4.792</b>	<b>7.047</b>	<b>773</b>	<b>16,1%</b>
Proventi e oneri finanziari	(649)	(528)	1.896	(121)	22,9%
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>4.916</b>	<b>4.265</b>	<b>8.943</b>	<b>651</b>	<b>15,3%</b>
Imposte sul reddito	(896)	(560)	(560)	(336)	60%
<b>RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE</b>	<b>4.020</b>	<b>3.705</b>	<b>8.383</b>	<b>315</b>	<b>8,5%</b>
<b>RISULTATO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO</b>	<b>4.020</b>	<b>3.705</b>	<b>8.383</b>	<b>315</b>	<b>8,5%</b>

\* I valori del 2015 sono presentati a perimetro costante

Il **"Risultato netto dell'esercizio 2016"** si attesta a un valore positivo di 4.020 migliaia di euro, con un miglioramento rispetto all'esercizio precedente di 315 migliaia di euro (+8,5% rispetto al 2015).

Il **Margine operativo lordo (EBITDA)** evidenzia un incremento di 2.613 migliaia di euro, con un margine che passa da 14.872 a 17.485 migliaia di euro per effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento dei Ricavi operativi di 1.723 migliaia di euro (142.073 migliaia di euro nel 2015 contro i 143.797 migliaia di euro nel 2016);
- decremento dei Costi operativi di 890 migliaia di euro (127.202 migliaia di euro nel 2015 contro i 126.312 migliaia di euro nel 2016).

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

- incremento dei corrispettivi da titoli di viaggio, pari a 200 migliaia di euro, relativi al Trasporto pubblico locale extraurbano su gomma nella Regione Toscana per effetto di maggiori incassi da titoli di viaggio registrati nell'esercizio;
- incremento di 530 migliaia di euro dei ricavi da "servizi a mercato" svolti dalla Direzione Umbria e legati al servizio Freccialink sviluppato nel corso del 2016 dalla controllata Busitalia Rail Service a favore della consociata Trenitalia;
- incremento di 524 migliaia di euro dei ricavi relativamente ai servizi TPL ferro svolti verso la consociata Trenitalia per effetto dei maggiori chilometri realizzati nell'esercizio 2016 in particolare sulla linea di collegamento Terni-Aquila;
- maggiori corrispettivi, pari a 211 migliaia di euro, per l'erogazione del Trasporto pubblico locale extraurbano su gomma nella Regione Toscana, attraverso la partecipazione ai Consorzi costituiti in S.c.a.r.l. Tale variazione è stata determinata dai maggiori chilometri realizzati nell'esercizio 2016.

Si specifica che il valore dei corrispettivi da contratto di servizio nel 2016, così come quello del 2015, con riferimento alla Regione Toscana, è comprensivo degli effetti positivi derivanti dalle quote di competenza della Società rinvenienti dalla sottoscrizione da parte dei suddetti Consorzi 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, 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 per ACV S.c.a.r.l. (area Chianti-Valdarno) e pari al 5% oltre IVA per AMV S.c.a.r.l. (area Mugello Val di Sieve). Tale riconoscimento, nell'esercizio 2016, risulta complessivamente pari a 504 migliaia di euro. Tali transazioni prevedono - come già per il 2015 - peraltro la verifica del rispetto di alcuni parametri basati sui dati di bilancio dei consorziati delle S.c.a.r.l. che sono stati valutati ai fini della contabilizzazione dei suddetti ricavi e ritenuti rispettati, come già avvenuto nell'esercizio precedente;

- maggiori corrispettivi, pari complessivamente a 345 migliaia di euro, dalla Regione Umbria, strettamente connessi agli eventi sismici che hanno caratterizzato il territorio umbro nel corso dell'anno e che hanno comportato un incremento del servizio gomma;
- decremento di 144 migliaia di euro dei ricavi del TPL Umbria gomma a seguito dei minori incassi da titoli di viaggio registrati nell'esercizio rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente;
- decremento di 123 migliaia di euro dei ricavi da "servizi a mercato Toscana" determinato dall'effetto congiunto di incrementi degli incassi da titoli di viaggio dei servizi "Vola in bus" (linee di collegamento di Firenze con l'aeroporto) e "The Mall" (linea di collegamento di Firenze con l'outlet del territorio) rispettivamente di 147 migliaia di euro e 162 migliaia di euro, e dai decrementi di circa 432 migliaia di euro del servizio noleggi in forte riduzione nell'esercizio;
- incremento per 173 migliaia di euro, per effetto di una sopravvenienza attiva generata dall'incasso degli oneri di malattia di competenza 2010-2011 precedentemente oggetto di prudenziale svalutazione da parte della Società.

Altre variazioni nette, fanno riferimento a variazioni non riconducibili ad eventi particolari dell'esercizio e afferenti alla navigazione e la mobilità alternativa.

Il decremento dei **Costi operativi** è stato realizzato dall'effetto contrapposto, dei seguenti fattori:

- maggiori costi per il personale pari complessivamente a 4.028 migliaia di euro per effetto congiunto collegato agli incrementi per 1.900 migliaia di euro del costo medio (inclusa una parte significativa legata al rinnovo del CCNL degli autoferrotranvieri), alle nuove assunzioni di personale viaggiante ed alle figure dirigenziali (da 9,2 Fte a 13,08 Fte) per 762 migliaia di euro circa, ai maggiori costi per indennità di trasferte e straordinari relativi principalmente al personale impegnato nello svolgimento di attività di service presso le società controllate per 880 migliaia di euro circa. La restante parte fa riferimento ad incrementi di costi del personale relativi principalmente ai costi verso agenzie interinali, lavoro per il personale assunto con contratto di somministrazione e altri costi collaterali pari complessivamente a +486 migliaia di euro circa;
- riduzione del prezzo del petrolio registrata soprattutto nei primi sei mesi dell'esercizio che ha determinato una diminuzione del costo dei carburanti rispetto all'esercizio 2015 di 1.465 migliaia di euro;
- diminuzione dei costi per servizi di manutenzione ordinaria pari a 1.820 migliaia di euro principalmente determinati dal fatto che i relativi oneri sono stati neutralizzati attraverso l'utilizzo dei fondi costituiti nel 2015 dalla Società per manifestate esigenze di manutenzione del complessivo parco rotabile;
- minori costi sostenuti per i contratti assicurativi in particolare per RCT e polizze incendi e catastrofi pari a 445 migliaia di euro a seguito di adeguamenti tariffari con le compagnie assicuratrici;
- minori costi per consumi di utenze pari a 187 migliaia di euro per effetto fisiologico di minori utilizzi.

Il **Risultato operativo EBIT** si attesta a un valore positivo di 5.565 migliaia di euro, in miglioramento di circa 773 migliaia di euro rispetto al valore, sempre positivo, del 2015 (pari a 4.792 migliaia di euro) determinato prevalentemente dal positivo margine dell'EBITDA (+2.613 migliaia di euro).

Infatti si segnala, in contrapposizione al positivo andamento dell'EBITDA:

- l'incremento degli ammortamenti del periodo pari a 223 migliaia di euro rispetto al 2015 per effetto dei maggiori investimenti effettuati nell'esercizio;
- l'incremento delle svalutazioni effettuate su crediti nel corso dell'esercizio pari a 1.735 migliaia di euro rispetto al 2015 per effetto della valutazione analitica effettuata sul portafoglio della Società.

Non sono stati previsti accantonamenti a fondi rischi ed oneri nel periodo.

Sostanzialmente in aumento il saldo negativo della gestione finanziaria rispetto al 2015 pari a 121 migliaia di euro principalmente per effetto dei seguenti fattori:

- minore importo dei dividendi dalla controllata Busitalia Rail Service distribuiti nel 2016 (-186 migliaia di euro rispetto al 2015);
- minori interessi attivi da controllate per interessi derivanti dal contratto di *cash pooling* (-33 migliaia di euro);
- minori interessi passivi da finanziamenti verso la controllante a seguito della conversione del debito in Capitale sociale (-287 migliaia di euro rispetto al 2015);
- maggiori interessi passivi da finanziamenti verso la consociata Fercredit (+280 migliaia di euro) a seguito del sostegno finanziario da questa prestato con riferimento agli interventi di rinnovo del materiale rotabile.

Le imposte sul reddito presentano un incremento complessivo di 336 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente attribuibile principalmente alle rettifiche delle imposte degli esercizi precedenti.

### Stato patrimoniale riclassificato

*valori in migliaia di euro*

	<b>31.12.2016</b> <b>(a)</b>	<b>31.12.2015*</b> <b>(b)</b>	<b>31.12.2015</b>	<b>Variazione (a-b)</b>
Capitale circolante netto gestionale	30.940	23.448	23.448	7.492
Altre attività nette	5.821	(3.802)	(3.802)	9.623
<b>Capitale circolante</b>	<b>36.761</b>	<b>19.645</b>	<b>19.645</b>	<b>17.115</b>
Immobilizzazioni tecniche	74.633	81.654	81.654	(7.022)
Partecipazioni	23.211	16.991	16.991	6.220
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>97.844</b>	<b>98.645</b>	<b>98.645</b>	<b>(802)</b>
TFR	(22.279)	(23.280)	(23.280)	1.001
Altri fondi	(7.529)	(9.204)	(9.204)	1.675
<b>TFR e Altri fondi</b>	<b>(29.808)</b>	<b>(32.484)</b>	<b>(32.484)</b>	<b>2.676</b>

<b>Attività/(Passività) nette detenute per la vendita</b>	-	-	-	-
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>104.796</b>	<b>85.806</b>	<b>85.806</b>	<b>18.990</b>
Posizione finanziaria netta a breve	(653)	34.121	34.121	(34.774)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	18.873	10.897	10.897	7.976
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>18.221</b>	<b>45.019</b>	<b>45.019</b>	<b>(26.798)</b>
<b>Mezzi propri</b>	<b>86.576</b>	<b>40.788</b>	<b>40.788</b>	<b>45.788</b>
<b>TOTALE COPERTURE</b>	<b>104.796</b>	<b>85.806</b>	<b>85.806</b>	<b>18.990</b>

*\* I valori del 2015 sono presentati a perimetro costante*

Il **capitale investito netto**, pari a 104.796 migliaia di euro, risulta incrementato nel corso dell'esercizio 2016 di 18.990 migliaia di euro per effetto dell'incremento del Capitale Circolante (17.115 migliaia di euro), del decremento del TFR e degli altri fondi (complessivamente pari a 2.676 migliaia di euro) contrapposto al decremento del Capitale immobilizzato netto (802 migliaia di euro).

Il **capitale circolante netto gestionale**, pari a 30.940 migliaia di euro, registra un incremento di 7.492 migliaia di euro attribuibile:

- all'incremento dei crediti commerciali verso clienti (3.482 migliaia di euro) a seguito dell'allungamento dei tempi medi di liquidazione dei corrispettivi da parte degli Enti avvenuto nel corso dell'esercizio;
- maggiori rimanenze (382 migliaia di euro) dovute principalmente all'incremento dello stock di lubrificanti e ricambi per autobus;
- al decremento dei debiti commerciali verso fornitori (3.628 migliaia di euro) conseguente alla liquidità utilizzata alla fine dell'esercizio 2016, nonostante nel corso dell'esercizio si sia verificato un incremento dei tempi medi di pagamento ai fornitori, a seguito di un, comunque maggiore, allungamento dei tempi medi di incasso;

Le **altre attività nette** registrano un incremento di 9.623 migliaia di euro che deriva sostanzialmente dall'effetto combinato:

- dall'incremento netto di Altri crediti, inclusi crediti tributari, di 7.706 migliaia di euro strettamente connesso alla dinamica delle regolazioni finanziarie;
- dal decremento netto degli Altri debiti di 1.917 migliaia di euro.

Il **capitale immobilizzato netto** presenta un decremento netto di 802 migliaia di euro attribuibile ai seguenti fattori congiunti:

- investimenti realizzati nel periodo, principalmente per l'acquisizione di materiale rotabile, compresi i passaggi di esercizio, pari a 3.700 migliaia di euro;

- contributi in c/investimenti per 1.070 migliaia di euro;
- dismissioni realizzate nel periodo per complessivi 146 migliaia di euro relative a materiale rotabile in fuori uso;
- ammortamenti dell'esercizio pari a 9.506 migliaia di euro;
- incrementi nel valore delle partecipazioni, dovuto sia all'acquisizione della partecipazione in Busitalia Campania S.p.A (del valore di 5.900 migliaia di euro) che all'incremento della partecipazione in City Boat (del valore di 320 migliaia di euro).

Gli **altri fondi** registrano un decremento complessivo di 1.675 migliaia di euro per effetto della chiusura e quindi liquidazione, nel corso dell'esercizio 2016, di diversi contenziosi di natura giuslavorista mentre il Trattamento di fine rapporto (TFR) presenta un valore in diminuzione di 1.001 migliaia di euro essenzialmente legato agli utilizzi per liquidazioni/anticipazioni/trasferimenti in e out di 1.548 migliaia di euro, contrapposti agli aumenti per *Interest Cost* e *Actuarial Gain&Losses* rispettivamente di 238 e 309 migliaia di euro.

La **posizione finanziaria netta** rappresenta un indebitamento di 18.221 migliaia di euro e registra un decremento di 26.798 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2015. Tale variazione è essenzialmente correlata:

- alla diminuzione del finanziamento della Holding FSI di 30.988 migliaia di euro a seguito della conversione in Capitale Sociale,
- all'incremento dei debiti finanziari m/l termine pari a 5.972 migliaia di euro legato all'incremento dei finanziamenti per investimenti;
- all'incremento del saldo delle disponibilità liquide di conto corrente, inclusi i rapporti di *cash pooling* con le società controllate, pari a 5.800 migliaia di euro circa legato alle regolazioni finanziarie del periodo;
- all'incremento, di 2.014 migliaia di euro, dei finanziamenti a breve termine, quali anticipazioni di crediti, residuo mutuo ipotecario e quota corrente dei finanziamenti a medio e lungo termine per investimenti.

I **mezzi propri** passano da 40.788 migliaia di euro a 86.576 migliaia di euro, con una variazione positiva di 45.788 migliaia di euro determinata principalmente dai seguenti fattori:

- incremento di 42.000 migliaia di euro del Capitale sociale a seguito della conversione dei finanziamenti erogati dalla controllante Ferrovie dello Stato Italiane in esercizi precedenti al 2016 pari complessivamente a 30.988 migliaia di euro, della conversione del finanziamento erogato, sempre dalla controllante, nel 2016 pari a 5.000 migliaia di euro e per la restante parte come nuova liquidità;
- destinazione utile d'esercizio precedente di 3.705 migliaia di euro;
- l'impatto negativo della riserva attuariale del TFR al netto delle imposte pari a -232 migliaia di euro;
- variazione del risultato d'esercizio 2016 rispetto al 2015 di 315 migliaia di euro.

## FATTORI DI RISCHIO

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

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

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

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

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

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

**INVESTIMENTI**

Nel corso dell'esercizio la Società ha realizzato investimenti per complessivi 3.700 migliaia di euro che nello specifico riguardano:

- acquisizioni di autobus per l'esercizio del TPL per complessivi 1.768 migliaia di euro comprensivi dei sistemi informativi di bordo (220 migliaia di euro);
- acquisizioni di attrezzature, macchine d'ufficio e mobilio per complessivi 271 migliaia di euro;
- ristrutturazioni sugli immobili di proprietà per 63 migliaia di euro;
- investimenti non ancora completamente realizzati e pertanto in "Immobilizzazioni in corso" riguardanti principalmente lavori di ristrutturazione sugli immobili di proprietà e acconti su supplementi di autobus per complessivi 681 migliaia di euro;
- investimenti realizzati nell'esercizio, per lo sviluppo e l'implementazione dei software aziendali, di 917 migliaia di euro (di cui 224 migliaia di euro non ancora completamente sviluppati).

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

Di seguito la composizione del parco autobus da TPL al 31 dicembre 2016 suddivisa fra le tre Unità Operative di Firenze, Sansepolcro e Umbria.

<b>SEDI OPERATIVE</b>	<b>TPL</b>	<b>NOLEGGI</b>	<b>ALTRI SERVIZI A MERCATO</b>	<b>ALTRO</b>	<b>TOTALE</b>
<b>FIRENZE</b>	192	25	10	2	<b>229</b>
<b>SANSEPOLCRO</b>	59	2	-	-	<b>61</b>
<b>PERUGIA</b>	586	40	-	57	<b>683</b>
<b>TOTALE</b>	<b>837</b>	<b>67</b>	<b>10</b>	<b>59</b>	<b>973</b>

Il parco Busitalia Toscana è composto da n. 290 veicoli in totale con una età media di 12,6 anni.

Il parco di Firenze è composto da n. 192 bus TPL con età media pari a 12,3 anni e n. 25 bus dedicati ai servizi a mercato con età media pari a 12 anni. Sono inoltre presenti nel parco n. 2 veicoli urbani concessi in comodato d'uso gratuito alla società controllante Ataf Gestioni. Sono inoltre presenti 10 veicoli per altri servizi a mercato con una anzianità media pari a 4,1 anni, di cui n° 5 autobus a due piani immatricolati i primi mesi del 2016.

Il parco dell'Unità Operativa di Sansepolcro è composto da n. 59 autobus di TPL con età media pari a 13,7 e n. 2 per noleggi con età media pari a 10 anni. Il parco della Direzione Regionale Umbria è composta da n. 683 autobus con età media pari a 13,45 anni, inclusi n. 31 autobus in disuso e per i quali, nel corso dell'anno 2017, inizierà il processo di alienazione. Il parco, in esercizio al 31 dicembre 2016, di complessivi n. 652 autobus, risulta utilizzato per lo svolgimento dei servizi di TPL urbano (n. 229 autobus) e TPL extraurbano (n. 357 autobus) oltre allo svolgimento dei servizi di noleggio con conducente (n. 40 autobus). I restanti n. 26 autobus risultano al 31 dicembre 2016 concessi in comodato d'uso a terzi.

## **ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO**

Nel corso del 2016 non sono stati attivati dalla Società attività/progetti di ricerca e sviluppo.

## **ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE**

Nel corso dell'esercizio 2016 – come già illustrato nel paragrafo relativo ai principali eventi – la Società ha sviluppato le proprie aree di business attraverso:

- la costituzione, come Socio unico, della società Busitalia Campania S.p.A. a seguito della partecipazione alla procedura ad evidenza pubblica indetta da CSTP – Azienda della Mobilità S.p.A. in Amministrazione Straordinaria, con la quale la stessa ha messo in vendita il ramo d'azienda costituito dagli elementi individuati nel disciplinare di gara. La società Busitalia Campania ha per oggetto l'impianto e l'esercizio, nell'ambito territoriale della regione Campania, di attività di trasporto, di qualunque genere e con qualsiasi mezzo, di rimesse ed officine meccaniche e di carrozzeria, di iniziative e attività turistiche, nonché il commercio del materiale automobilistico ed affine e dei prodotti petroliferi.  
Il "core business" dell'Azienda è rappresentato dalle attività di trasporto pubblico locale, riferito sia al settore extraurbano che a quello urbano, che la Società gestisce attraverso proprie sedi.
- l'incremento della partecipazione nella società City Boat S.r.l. mantenendo inalterata la rispettiva quota del 25% e il relativo rapporto di collegamento.

La Società ha inoltre assicurato:

- la gestione dei servizi sostitutivi ferroviari sull'intero territorio nazionale per conto della consociata Trenitalia attraverso la controllata Busitalia Rail Service S.r.l., che – attraverso la partecipazione al Consorzio Elio S.c.ar.l., cura anche quota parte dei servizi sostitutivi realizzati in Lombardia per conto di Ferrovie Nord;
- la gestione del servizio urbano di Firenze, attraverso la controllata Ataf Gestioni S.r.l.;
- la gestione dei contratti di servizio extraurbano in Toscana attraverso la partecipazione alle Società consortili già operanti da tempo nell'ambito di quella Regione;
- la gestione dei contratti di servizio extraurbano ed urbano in Umbria, attraverso partecipazione alle Società consortili già operanti da tempo nell'ambito di quella Regione, acquisite in gestione diretta a partire dal 1° dicembre 2015 a seguito della realizzazione del progetto di fusione per incorporazione della Società Umbria Mobilità Esercizio S.r.l.;
- la gestione della procedura di gara a bacino unico regionale indetta dalla Regione Toscana attraverso la partecipazione alla Società consortile Mobit, destinata ad assorbire – in caso di aggiudicazione – 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 nominare l’Amministratore Delegato in occasione dell’ultimo rinnovo degli organi sociali).

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

In particolare, per quanto riguarda le controllate dirette di Busitalia, l’andamento registrato nel 2016 è da considerarsi positivo, in quanto migliorativo rispetto ai risultati attesi.

In particolare:

- con riferimento ad Ataf Gestioni, il conto economico relativo all’esercizio 2016 registra:
  - o un EBITDA pari a 10,887 milioni di euro, con un positivo incremento di oltre 1,9 milioni di euro rispetto all’esercizio precedente;
  - o un EBIT positivo per circa 2,065 milioni di euro, contro un valore di circa 538 migliaia di euro registrato nel 2015 (con un significativo incremento di 1,527 milioni di euro);
  - o un risultato netto positivo pari a 735 migliaia di euro, contro un risultato di 103 migliaia di euro del 2015;
- con riferimento a Busitalia Rail Service, la Società si è attestata:
  - o a livello di EBITDA, su un valore di circa 3,357 milioni di euro su un valore della produzione di circa 43,5 milioni di euro; valore confermato anche a livello di EBIT, data la scarsità di ammortamenti pari a €/000 565 conseguenti ad una ridotta disponibilità di immobilizzazioni seppur in aumento rispetto al 2015;
  - o a livello di risultato netto, un utile di oltre 1,5 milioni di euro;
- con riferimento a Busitalia Veneto, per la quale il 2016 è il primo anno ad esercizio intero, la Società si è attestata:
  - o a livello di EBITDA, su un valore di circa 6,6 milioni di euro su un valore della produzione di circa 88,5 milioni di euro circa; valore confermato anche a livello di EBIT, risultante pari a 2,216 milioni di euro con un ammontare degli ammortamenti e svalutazioni 4,435 milioni di euro;
  - o a livello di risultato netto, un utile di 639 migliaia di euro;
- con riferimento a Savit, la Società presenta un risultato leggermente in negativo della gestione ordinaria che influenzato anche degli ammortamenti del periodo e del saldo della gestione finanziaria ha determinato una perdita d’esercizio pari a 87 migliaia di euro circa.

Per la nuova realtà societaria, Busitalia Campania, il risultato d'esercizio risulta negativo registrando una perdita di 274 migliaia di euro circa in quanto risente dei costi connessi all'operazione di costituzione e di avvio dell'operatività. La Società infatti è stata resa operativa, attraverso il subentro nella titolarità del ramo di azienda TPL operante nel bacino di Salerno, con decorrenza 1° gennaio 2017.

Le imprese consortili partecipate dalla Società, hanno chiuso il bilancio al 31 dicembre 2016 sostanzialmente in pareggio, connaturato alla natura di tali Società, che presidiano la gestione dei contratti di servizio, ma con l'effettuazione dei servizi – attraverso risorse umane e tecniche – assicurati dai consorziati.

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

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, sono riuscite a realizzare investimenti.

#### **AZIONI PROPRIE**

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

#### **RAPPORTI CON PARTI CORRELATE**

Le interrelazioni tra Busitalia, le società del Gruppo FS Italiane, e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale, in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali - ove del caso - ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne; le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo FS Italiane. Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in aderenza e nel rispetto delle Procedure Amministrative Contabili di Gruppo e societarie e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

## ALTRE INFORMAZIONI

### Sedi secondarie

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

## PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

### Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali e dei contenziosi in genere (civili, amministrativi, arbitrati, etc.) di maggior rilievo in essere al 31 dicembre. A tutt'oggi non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società stessa sia esposta a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria; pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio.

Il dettaglio dei contenziosi e procedimenti significativi in essere nei confronti del personale dipendente, di terzi fornitori di servizi e/o appaltatori, del fisco, delle Regioni per contestazioni, etc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri è invece riportato nelle Note al bilancio cui si rinvia. Allo stesso modo anche la descrizione delle attività e passività potenziali, così come definite dai principi di Gruppo, sono riportati nelle Note al bilancio cui si fa integrale rinvio.

### Procedimenti penali ex 231/2001

In data 21 aprile 2017 è stato notificato al Rappresentante Legale di Busitalia l'Avviso di conclusione delle indagini preliminari in ordine ad un presunto illecito amministrativo di cui agli artt. 5,24 e 25 D. Lgs. 231/2001 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 a presunte irregolarità commesse nella trasmissione all'Osservatorio Nazionale sulle politiche del TPL, ai sensi del DL 95/2012 e del DPCM 11 marzo 2013, dei dati riguardanti alcune società consortili partecipate dalla Società che esercitano i servizi di trasporto pubblico locale nella regione Umbria, finalizzati alla determinazione del riparto delle contribuzioni in favore della Regione Umbria per l'anno 2015.

### Altri procedimenti penali

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

- a) delitti di natura dolosa rientranti tra quelli contemplati nella Legge 190/2012;
- b) delitti di natura dolosa di particolare gravità comportanti un rilevante danno per la società ovvero che abbiano determinato l'applicazione di misure interdittive.

Non risultano allo stato pendenti altri procedimenti di natura penale.

## **ARBITRATI**

### **Arbitrati con *General Contractor***

Non sono pendenti arbitrati con *General Contractor*.

### **Altri arbitrati**

Non sono pendenti arbitrati di qualsiasi natura. Di seguito si riportano i principali procedimenti civili e amministrativi pendenti.

## **PROCEDIMENTI CIVILI ED AMMINISTRATIVI**

### *Giudizio per risarcimento danni*

E' in corso presso il Tribunale di Spoleto un giudizio promosso con atto di citazione notificato in data 17 luglio 2015 da una passeggera, nei confronti della società Umbria Mobilità Esercizio S.r.l. (incorporata nel 2016 da Busitalia Sita Nord) per ottenere il risarcimento dei danni subiti a seguito di una caduta avvenuta in data 6 luglio 2013, all'interno del parcheggio della Ponzianina di Spoleto, che sarebbe stata causata dall'asserita anomala conformazione del manto di copertura. La richiesta risarcitoria ammonta a Euro 90.000 circa. Umbria Mobilità Esercizio S.r.l. si è costituita in giudizio sostenendo la propria carenza di legittimazione passiva e/o difetto di titolarità passiva del diritto/rapporto in quanto la medesima esercisce i servizi di trasporto soltanto dal 1 marzo 2014, data di conferimento del ramo d'azienda esercizio da parte della Umbria TPL e Mobilità S.p.A. E' stata quindi chiamata in causa la predetta Umbria TPL e Mobilità S.p.A. per essere manlevati da ogni avversa pretesa.

### *Giudizio per risarcimento danni.*

Pende presso il Tribunale di Sala Consilina un procedimento promosso dalla Società nei confronti del Comune di Santa Marina (SA) volto ad ottenere il risarcimento dei danni subiti da un proprio autobus a seguito dell'impatto con un ponte la cui altezza massima non risultava regolarmente segnalata. La richiesta risarcitoria della Società ammonta a Euro 48.000 circa.

Per i procedimenti sopraindicati che vedono la Società nella veste di parte convenuta, allo stato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società stessa sia esposta a significative passività o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria; pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio.

### *Ricorso gara cessione del ramo TPL di ATAF S.p.A.*

Pende formalmente un giudizio innanzi al TAR Toscana promosso da Busitalia Sita Nord, in qualità di capogruppo mandataria del RTI costituito con Autoguidovie S.p.A. e CAP s. coop., per l'impugnazione degli atti della procedura indetta

da ATAF S.p.A. per la cessione del ramo TPL, dell'intero capitale di ATAF Gestioni S.r.l. ed altre partecipazioni societarie. Stante la carenza di interesse conseguente all'avvenuta aggiudicazione della gara, non è stata mai richiesta la fissazione dell'udienza di discussione ed il procedimento sarà soggetto a perenzione.

*Ricorso gara cessione del ramo TPL di ATAF S.p.A.*

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

*Ricorso gara servizi sostitutivi Regione Basilicata*

Busitalia e la controllata Busitalia Rail Service S.r.l., ciascuna per quanto di competenza, hanno presentato, distinti ricorsi presso il TAR della Basilicata, chiedendo l'annullamento, previa sospensione, del bando di gara della Regione Basilicata riguardante l'affidamento della gestione dell'esercizio dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, nonché di tutta la documentazione di gara.

Nel ricorso sono stati contestati numerosi profili di illegittimità della *lex specialis* con particolare riferimento alla disciplina della c.d. "clausola sociale" (ovvero degli obblighi di subentro ai precedenti gestori relativi al personale impiegato nel servizio), a carenze dei dati relativi al personale, alla sproporzione del numero delle risorse attualmente impiegate nel servizio, a carenze dei dati relativi al parco mezzi, all'insufficienza dell'importo a base d'asta tenuto conto dell'incidenza del costo del personale e dei numerosi altri costi da sostenere, alla definizione della durata dell'affidamento oggetto della gara.

Il TAR Basilicata, con unica sentenza del 23 aprile 2016, ha dichiarato improcedibili i predetti ricorsi per sopravvenuto difetto di interesse, essendo già stati annullati il bando di gara e le relative deliberazioni con altra sentenza, depositata in pari data, resa nell'ambito di un diverso procedimento. Tale ultima sentenza è stata impugnata in appello presso il Consiglio di Stato dalla Regione. Il mancato esame delle censure svolte nei ricorsi di prime cure, che non impedisce alla Regione di rieditare la gara, riproponendo le medesime criticità già censurate, nonché l'impugnazione, da parte della Regione, della sentenza resa sul ricorso proposto da terzi, hanno indotto quindi Busitalia e Busitalia Rail Service a proporre ricorso in appello al Consiglio di Stato.

*Ricorsi gara servizi TPL Regione Toscana*

La società consortile Mobit (costituita da Busitalia Sita Nord, CTT Nord s.r.l., Tiemme S.p.A., CAP s.coop., COPIT S.p.A., Trasporti Toscani s.r.l. ed Autoguidovie), con ricorso in data 15 aprile 2016, ha impugnato presso il TAR Toscana il provvedimento con il quale la Regione Toscana ha disposto l'aggiudicazione definitiva a favore della società Autolinee Toscane S.p.A. ("AT") della gara per l'affidamento in lotto unico del servizio di trasporto pubblico locale, per una durata di anni 9, prorogabile di ulteriori 2 anni, del valore complessivo di 4 miliardi di euro circa.

Nel ricorso Mobit ha contestato che AT doveva essere esclusa dalla gara perché incorre nella condizione ostativa di cui all'art. 5, par. 2, del Regolamento CE n. 1370/2007, in quanto la sua controllante indiretta RATP - *Régie autonome des transports parisiens* (ente pubblico a carattere industriale e commerciale controllato dallo Stato francese), costituisce un c.d. "operatore interno" (in *house*) essendo titolare di un affidamento diretto per lo svolgimento di servizi di TPL nella regione dell'Ile de France; che la partecipazione alla gara di AT è illegittima in quanto viola anche le disposizioni dell'art. 18, comma 2, lett. a) del D. Lgs. n. 422/1997, poiché l'affidamento di cui è titolare la società capogruppo RATP ha una durata che eccede il termine del 3 dicembre 2019, con la conseguenza che a RATP, nonché alle società collegate e controllate da quest'ultima, è vietato partecipare ad alcuna procedura per l'affidamento dei servizi, anche se già avviata; che AT, essendo priva dei requisiti di capacità economico finanziaria e tecnica prescritti dagli atti di gara, non poteva avvalersi dei requisiti posseduti dalla diretta controllante RATP Développement SA che, a sua volta, non poteva partecipare alla gara; che il Piano Economico Finanziario (PEF) di AT risulta difforme rispetto alle prescrizioni stabilite, a pena di esclusione, nella lettera d'invito ed, in particolare, rispetto ai contenuti delle Linee Guida per la redazione del PEF, riguardo ad alcuni "indici di redditività e bancabilità"; che il PEF presentato da AT non è dotato di valida asseverazione, in quanto la stessa risulta priva sia di una valutazione dei dati e dei documenti forniti, sia di una verifica di congruità rispetto all'offerta economica e tecnica; che l'avvalimento dei requisiti prestato da RATP Développement SA ad AT è illegittimo per carenze nella documentazione prescritta dall'art. 49 del Codice dei contratti pubblici; che la scheda dell'offerta tecnica di AT riguardante il piano occupazionale è stata redatta in violazione delle disposizioni previste dalla lettera d'invito; che la gara è stata bandita in contrasto con i principi in tema di concorrenza e del *favor participationis* in quanto avente ad oggetto un affidamento di estensione irragionevole (unico lotto); l'illegittimità di alcune formule stabilite nella lettera d'invito la cui applicazione comporta l'attribuzione dei punteggi illogici ed irrazionali; che la stazione appaltante ha illegittimamente proceduto ed all'esame dei PEF ed alla verifica della legittimità della partecipazione di AT alla gara successivamente all'apertura delle offerte economiche, in violazione del principio di segretezza delle offerte; che la stazione appaltante ha illegittimamente ommesso di effettuare la verifica di congruità delle offerte ricevute in violazione dell'art. 86 del Codice dei contratti pubblici; che la stazione appaltante ha avviato l'esecuzione delle attività propedeutiche al trasferimento dei beni e del personale all'aggiudicatario in violazione del c.d. "stand-still".

AT, costituitasi in giudizio, ha a sua volta proposto ricorso incidentale volto ad ottenere l'esclusione dalla gara di Mobit.

Con sentenza del 28 ottobre 2016, il TAR Toscana ha accolto il ricorso principale di Mobit ed il ricorso incidentale proposto da AT, statuendo che ambedue le offerte presentate in gara avrebbero dovuto essere escluse per ragioni speculari, attinenti alla medesima fase procedimentale di valutazione delle offerte economiche e, segnatamente dei PEF presentati da due concorrenti a corredo delle rispettive offerte.

Avverso la sentenza del TAR Toscana hanno proposto appello al Consiglio di Stato sia Mobit che AT, con ricorsi notificati rispettivamente in data 14 dicembre 2016 e 19 dicembre 2016.

Immediatamente dopo la notifica dei due appelli, la Regione Toscana, con nota del 21 dicembre 2016, ha invitato i due soggetti partecipanti alla gara (ed esclusi dalla stessa in forza della sentenza del TAR Toscana) a presentare un nuovo PEF a corredo dell'offerta tecnica ed economica già presentate e da considerarsi immodificabili.

Avverso la nota della Regione contenente la richiesta di presentazione del nuovo PEF, Mobit ha presentato presso il TAR Toscana ricorso per l'ottemperanza alla sentenza del 28 ottobre 2016, previa concessione del provvedimento presidenziale cautelare immediato, nonché per l'annullamento, previa sospensione e/o concessione della più idonea misura cautelare, della nota impugnata.

Con provvedimento del 18 gennaio 2017, il Presidente del TAR Toscana ha sospeso il termine per la presentazione dei PEF fino alla data della trattazione alla camera di consiglio tenutasi il giorno 8 febbraio 2017. Con ordinanza del 9 febbraio 2017, il TAR ha respinto l'istanza cautelare di Mobit fissando la discussione del merito per il giorno 14 giugno 2017.

Nell'ambito del giudizio di appello, il Consiglio di Stato ha tenuto l'udienza di discussione in data 6 aprile 2017.

#### *Ricorso gara concessione servizi a domanda debole Città Metropolitana di Firenze*

Con ricorso al TAR Toscana notificato in data 1 settembre 2016, Busitalia ha richiesto l'annullamento, previa sospensione, del bando di gara pubblicato dalla Città Metropolitana di Firenze riguardante la procedura per l'affidamento in concessione di servizi di trasporto pubblico locale a domanda debole ai sensi del Regolamento CE n. 1370/2007 - Ambito 1 ("Mugello – Alto Mugello") e Ambito 2 "Valdarno Valdisieve").

Nel ricorso la Società ha contestato l'illegittimità ed illogicità delle previsioni del bando, della *lex specialis* della gara in quanto contranti con la normativa comunitaria, nazionale e regionale in materia di trasporto pubblico locale e di trasferimento dei lavoratori impiegati dal gestore uscente nel servizio, con i principi generali in materia di procedure ad evidenza pubblica ed, in particolare, con il principio di par condicio tra i medesimi e con i principi del legittimo affidamento e del buon andamento della pubblica amministrazione con riferimento agli obblighi di subentro al precedente gestore con riferimento al personale.

Con sentenza del 7 aprile 2017 il TAR della Toscana ha respinto il suddetto ricorso. La Società sta valutando le azioni da porre in essere a tutela dei propri diritti.

### **PROCEDIMENTI DINNANZI ALLE AUTORITÀ NAZIONALI E COMUNITARIE**

Sono pendenti i seguenti procedimenti dinnanzi alle autorità nazionali.

#### *Istruttoria Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, con provvedimento in data 15 giugno 2016, ha avviato un procedimento istruttorio per l'accertamento di un presunto abuso di posizione dominante posto in essere dalle società Busitalia Veneto S.p.A., Busitalia Sita Nord e APS Holding S.p.A al fine di ostacolare lo svolgimento della gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale nel bacino di Padova e di mantenere la gestione del servizio oltre la data di scadenza degli affidamenti in atto. L'istruttoria trae origine da una denuncia presentata dalla Provincia di Padova nel dicembre del 2015, nella quale sarebbero stati censurati comportamenti in contrasto con la normativa antitrust da parte delle suddette società, consistiti nel ritardare od omettere la trasmissione all'Ente di Governo del trasporto pubblico locale nel bacino di Padova ("Ente di Governo") - di cui la Provincia fa parte insieme al Comune di Padova - di informazioni

indispensabili per l'indizione della procedura di gara nei tempi previsti, nel rispetto dei principi di libera concorrenza, economicità, efficienza, parità di trattamento e non discriminazione dei potenziali concorrenti. L'Autorità, oltre al procedimento istruttorio principale, ha avviato un subprocedimento finalizzato all'adozione delle eventuali misure cautelari volte a ripristinare le condizioni concorrenziali nel mercato, con evidente riferimento allo svolgimento della procedura di gara da parte dell'Ente di Governo. A seguito dell'audizione delle parti, con provvedimento del 20 luglio 2016, l'Autorità ha stabilito di non adottare le misure cautelari di cui all'art. 14 bis della Legge 287/1990 a carico di Busitalia Veneto S.p.A. e di Busitalia Sita Nord s.r.l. (misure invece adottate nei confronti di APS Holding S.p.A.). A seguito dell'audizione svoltasi in data 17 novembre 2016 presso gli Uffici della Direzione Agroalimentare e Trasporti dell'Autorità, Busitalia e Busitalia Veneto hanno presentato istanza per la conclusione del procedimento attraverso la presentazione di impegni ai sensi dell'art. 14 ter della Legge 287/1990.

In base a tali impegni, Busitalia Veneto, in relazione alla futura gara pubblica per l'affidamento dei servizi TPL nel bacino territoriale della Provincia di Rovigo, per il quale detta società è uno degli attuali operatori *incumbent*, si impegnerebbe a convenire con Ente di governo del bacino un cronoprogramma vincolante relativo alla fornitura delle informazioni e dei dati necessari per l'elaborazione delle documentazione di gara, su sua richiesta, successivamente alla pubblicazione dell'avviso di pre-informazione relativo alla gara in questione. Ai fini della raccolta, dell'elaborazione e della trasmissione delle informazioni richieste entro i termini stabiliti dal cronoprogramma concordato, verrebbe costituito all'interno di Busitalia Veneto un gruppo di lavoro specifico. Analogo impegno assumerebbe Busitalia, in relazione alle future gare pubbliche per l'affidamento dei servizi TPL in bacini territoriali nei quali essa sia l'operatore o uno degli operatori *incumbent* in virtù dei contratti di concessione in essere, contattando l'amministrazione aggiudicatrice entro un determinato termine decorrente dalla pubblicazione dell'avviso di pre-informazione relativo alle nuove gare. L'Autorità ha ritenuto idonei gli impegni presentati che sono stati sottoposti al c.d. "market test". All'esito del predetto "market test" gli impegni saranno resi obbligatori dall'Autorità.

#### *Procedimento Procura Regionale della Corte dei Conti per la Toscana*

In data 4 novembre 2016, la Procura Regionale della Corte dei Conti per la Toscana ha notificato un invito a dedurre, con il quale è stato contestato alla Società un asserito danno erariale per fatti commessi in qualità di soggetto affidatario del servizio di trasporto scolastico del Comune di Anghiari. In particolare la Procura Regionale ha contestato a Busitalia che il servizio di trasporto degli studenti del Comune di Anghiari, nel periodo 2008-2013, sarebbe avvenuto con modalità non corrette, con mezzi inadeguati allo scopo e non rispettosi della normativa sulla sicurezza; che il Comune di Anghiari avrebbe versato corrispettivi per avere un idoneo servizio ottenendo in realtà una prestazione non adeguata rispetto a quella pattuita e pagata, subendo, perciò, un danno attribuibile alla società concessionaria, venuta meno all'obbligo retribuito di garantire un servizio di trasporto scolastico adeguato, o direttamente o attraverso un soggetto subaffidatario. Il possibile danno erariale viene quantificato dalla Procura in Euro 115.800 circa.

La Società ha ritualmente presentato le proprie deduzioni contestando i presupposti e i contenuti dell'invito a dedurre.

Per i procedimenti avviati dalle Autorità sopraindicate nei confronti della Società, allo stato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società stessa sia esposta a significative passività o a perdite di una qualche consistenza, né

allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria; pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio.

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

### ***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. 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. Non sono infatti emersi elementi che possano far ritenere che la Società stessa sia esposta a significative passività o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria; pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio.

### ***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.

### **Adesione al consolidato fiscale**

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

**Informativa relativa all'articolo 2497 *ter***

La società, nel corso del 2016, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 *ter* del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..



**EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

L'esercizio 2016 ha confermato il consolidamento patrimoniale della Società, grazie al positivo andamento che ha caratterizzato i bacini e gli ambiti di gestione nei quali la Società opera, direttamente o tramite Società controllate. La situazione complessiva ha consentito di allargare significativamente l'ambito di azione della Società, attraverso il perfezionamento dell'acquisizione del servizio nel bacino di Salerno, realizzato con l'aggiudicazione del relativo ramo TPL nella gara bandita dalla Società CSTP S.p.A. in Amministrazione Controllata. Ulteriori positive prospettive sono in corso di definizione per quanto attiene il servizio di TPL nella Provincia di Parma, per la cui gara la Società è in attesa dell'aggiudicazione definitiva da parte della relativa Stazione appaltante.

L'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione di un ambizioso Piano Industriale 2017-2026, del quale il budget 2017 approvato nel mese di dicembre dallo stesso Consiglio costituisce un primo, coerente sviluppo, testimonia il fatto che la Società è confidente di riuscire – anche grazie al supporto della Capogruppo – a portare a compimento il percorso di consolidamento (nelle realtà dove già è presente, direttamente o tramite controllate) e di sviluppo (nelle nuove realtà, sia a livello nazionale che nel nuovo contesto internazionale, con attenzione specifica a settori diversi dai servizi di TPL, con un'attenzione puntuale sul settore di mercato, liberalizzato da qualche anno, dei servizi interregionali).

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, che il Piano Industriale riprende e allarga, a partire da quello già in avanzato sviluppo nella Regione Umbria, ambito nel quale la gestione del trasporto pubblico locale nelle sue varie articolazioni è interamente affidato a società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Non deve poi essere trascurato lo sviluppo assunto dalla collaborazione con Trenitalia, che ha permesso di realizzare, anche con il concorso della controllata Busitalia Rail Service, servizi dedicati di adduzione all'Alta Velocità (denominati Freccia Link).

Busitalia – direttamente e tramite le controllate - si sta mostrando tra i più attivi operatori in termini di sviluppo, razionalizzazione dei costi e investimenti (per il rinnovo del parco mezzi ed in tecnologie), finalizzati ad incrementare la qualità dei servizi e quindi attrarre più passeggeri. Con specifico riferimento agli investimenti, il Piano Industriale del Gruppo Busitalia prevede, sui dieci anni dell'arco temporale del Piano, l'acquisto di 3.000 nuovi autobus e investimenti in tecnologie soprattutto per l'informazione all'utenza, la bigliettazione ed il monitoraggio del movimento dei mezzi.

In termini di quote di dimensione il Gruppo negli scorsi cinque anni (2012-2016) – considerando anche la JV con il partner Autoguidovie S.p.A. - ha più che quintuplicato il fatturato e in termini di volumi di produzione ha sostanzialmente raggiunto la dimensione dei due maggiori operatori del paese (l'ATAC di Roma e l'ATM di Milano). La crescita delle dimensioni non ha penalizzato le performance economiche che anzi sono progressivamente e costantemente migliorate. In tale ambito, la Società ha avviato un percorso per l'ingresso nel promettente mercato del trasporto di persone su strada su tratte interregionali (settore a mercato, non sussidiato e recentemente liberalizzato).

Elementi di criticità sono legati essenzialmente da un lato al perdurare di affidamenti in proroga, in attesa dello svolgimento delle relative gare, o della conclusione delle stesse (come ad esempio per la Toscana), nei bacini al momento gestiti, e, dall'altro, al perdurare di difficoltà nella finanza pubblica, con particolare riferimento alle realtà Umbria e Veneto, che

rendono estremamente difficoltoso procedere ad una affidabile pianificazione finanziaria, con le inevitabili ripercussioni in ordine alla possibilità di assicurare in modo sistematico pagamenti puntuali ai fornitori.

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

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2016, evidenzia un utile netto di Euro 4.020.235 che si propone di destinare a riserva legale per Euro 201.012 (pari al 5%) e riportare a nuovo per Euro 3.819.223.

Con l'approvazione del presente bilancio viene a scadenza il mandato del Consiglio di Amministrazione e del Collegio sindacale.

*Firenze, 21 marzo 2017*

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

**Bilancio di esercizio al  
31 dicembre 2016**

## **Prospetti contabili**

## Situazione patrimoniale – finanziaria

valori in unità di euro

	Note	31.12.2016	31.12.2015
<b>Attività</b>			
Immobili, impianti e macchinari	5	55.131.582	61.094.104
Attività immateriali	6	19.501.000	20.560.055
Attività per imposte anticipate	7	1.103.253	1.029.164
Partecipazioni	8	23.211.005	16.991.005
Attività finanziarie non correnti	9	-	1.002.011
Altre attività non correnti	10	36.279	36.279
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>98.983.119</b>	<b>100.712.618</b>
Rimanenze	11	3.310.737	2.928.088
Crediti commerciali correnti	12	62.429.256	58.947.588
Attività finanziarie correnti	9	3.962.949	5.734.291
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	13	12.258.334	5.798.255
Crediti tributari	14	475.640	617.698
Altre attività correnti	10	25.826.738	18.052.840
<b>Totale attività correnti</b>		<b>108.263.654</b>	<b>92.078.760</b>
<b>Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione</b>		<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totale attività</b>		<b>207.246.772</b>	<b>192.791.378</b>
<b>Patrimonio Netto</b>			
Capitale sociale	15	73.000.000	31.000.000
Riserve di valutazione	15	(3.169.608)	(2.937.250)
Altre riserve	15	9.408.248	8.981.040
Utili (Perdite) portati a nuovo	15	3.316.959	(4.638.842)
Utile (Perdite) d'esercizio	15	4.020.235	8.383.009
<b>Totale Patrimonio Netto</b>		<b>86.575.834</b>	<b>40.787.957</b>
<b>Passività</b>			
Finanziamenti a medio/lungo termine	16	18.873.478	11.899.224
TFR e altri benefici ai dipendenti	17	22.279.181	23.280.160
Fondi rischi e oneri	18	7.008.876	8.684.263
Passività per imposte differite	7	519.763	519.763
Altre passività non correnti	19	29.034	13.432
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>48.710.332</b>	<b>44.396.842</b>
Debiti verso soci per finanz.gruppo	16	-	30.988.468
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	16	15.568.340	13.554.162
Debiti commerciali correnti	20	34.799.926	38.428.011
Passività finanziarie correnti	9	-	1.111.208
Altre passività correnti	19	21.592.340	23.524.730
<b>Totale passività correnti</b>		<b>71.960.606</b>	<b>107.606.579</b>
<b>Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione</b>		<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totale passività</b>		<b>120.670.938</b>	<b>152.003.421</b>
<b>Totale Patrimonio Netto e passività</b>		<b>207.246.772</b>	<b>192.791.378</b>

**Conto economico***valori in unità di euro*

	<b>Note</b>	<b>2016</b>	<b>2015*</b>
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	21	119.956.406	130.559.299
Altri proventi	22	23.840.449	23.709.253
<b>Totale ricavi e proventi</b>		<b>143.796.855</b>	<b>154.268.552</b>
Costo del personale	23	(74.029.920)	(74.600.161)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	24	(14.315.398)	(18.193.895)
Costi per servizi	25	(30.299.938)	(36.286.770)
Costi per godimento beni di terzi	26	(3.215.479)	(3.273.810)
Altri costi operativi	27	(4.451.130)	(4.371.356)
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(126.311.865)</b>	<b>(136.725.992)</b>
<b>Ammortamenti</b>	28	<b>(9.505.927)</b>	<b>(9.719.981)</b>
<b>Svalutazioni e perdite (riprese) di valore</b>	29	<b>(2.413.844)</b>	<b>(658.247)</b>
<b>Accantonamenti</b>	30	-	<b>(117.658)</b>
<b>Risultato operativo</b>		<b>5.565.219</b>	<b>7.046.674</b>
Proventi finanziari	31	1.293.772	4.033.645
Oneri finanziari	32	(1.942.830)	(2.137.718)
<b>Totale proventi e oneri finanziari</b>		<b>(649.058)</b>	<b>1.895.927</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>4.916.160</b>	<b>8.942.601</b>
Imposte sul reddito	33	(895.925)	(559.592)
<b>Risultato del periodo delle attività continuative</b>		<b>4.020.235</b>	<b>8.383.009</b>
<b>Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali</b>		-	-
<b>Risultato netto d'esercizio</b>		<b>4.020.235</b>	<b>8.383.009</b>

*\* I valori del 2015 sono stati riclassificati per garantire la comparabilità dei valori tra i due esercizi*

**Prospetto di conto economico complessivo**

		<i>valori in unità di euro</i>	
	<b>Note</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
<b>Risultato netto d'esercizio</b>		<b>4.020.235</b>	<b>8.383.009</b>
<b>Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio:</b>			
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	17	(308.706)	668.654
Effetto fiscale Utili /(perdite) relativi a benefici attuariali	17	74.089	(160.477)
<b>Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio se sono soddisfatte determinate condizioni:</b>			
Variazioni di <i>fair value</i> degli investimenti finanziari disponibili per la vendita	9	2.259	(3.175)
<b>Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali</b>		<b>(232.358)</b>	<b>505.002</b>
<b>Totale Conto economico complessivo dell'esercizio</b>		<b>3.787.877</b>	<b>8.888.011</b>

## Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

valori in unità di euro

Patrimonio Netto										
	Riserve									
	Capitale sociale	Riserve			Riserve di valutazione		Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti				
<b>Saldo al 1 gennaio 2015</b>	<b>25.510.500</b>	<b>623.060</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 (riduzione 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)	-
Altri movimenti	-	-	-	-	-	(1.219.686)	(1.219.686)	(11.874.478)	-	(13.094.164)
Utile/(Perdite) complessivo rilevato	-	-	-	-	(3.175)	508.177	505.002	-	8.383.009	8.888.011
di cui:										
Attività finanziarie disponibili alla vendita	-	-	-	-	(3.175)	-	(3.175)	-	-	(3.175)
Utile/(Perdita) relativi ai benefici attuariali	-	-	-	-	-	668.654	668.654	-	-	668.654
Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali	-	-	-	-	-	(160.477)	(160.477)	-	-	(160.477)
Utile/(Perdita) 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>8.249.598</b>	<b>(2.259)</b>	<b>(2.934.991)</b>	<b>6.043.790</b>	<b>(4.638.843)</b>	<b>8.383.009</b>	<b>40.787.957</b>
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	42.000.000	-	-	-	-	-	-	-	-	42.000.000
Distribuzione dividendi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente	-	419.150	-	-	-	-	419.150	7.963.859	(8.383.009)	-
Altri movimenti	-	8.058	-	-	-	-	8.058	(8.058)	-	-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato	-	-	-	-	2.259	(234.617)	(232.358)	-	4.020.235	3.787.877
di cui:										
Attività finanziarie disponibili alla vendita	-	-	-	-	2.259	-	2.259	-	-	2.259
Utile/(Perdita) relativi ai benefici attuariali	-	-	-	-	-	(308.706)	(308.706)	-	-	(308.706)
Effetto fiscale relativi ai benefici attuariali	-	-	-	-	-	74.089	74.089	-	-	74.089
Utile/(Perdita) d'esercizio	-	-	-	-	-	-	-	-	4.020.235	4.020.235
<b>Saldo al 31 dicembre 2016</b>	<b>73.000.000</b>	<b>1.158.650</b>	-	<b>8.249.598</b>	-	<b>(3.169.608)</b>	<b>6.238.640</b>	<b>3.316.959</b>	<b>4.020.235</b>	<b>86.575.834</b>

## Rendiconto finanziario

valori in unità di euro

	2016	2015*
<b>Utile/(perdita) di esercizio</b>	<b>4.020.235</b>	<b>8.383.009</b>
Imposte sul reddito	895.925	559.592
Ammortamenti	9.505.927	9.719.981
Accantonamenti e svalutazioni	2.651.466	4.011.833
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	119.267	5.698
Variazione delle rimanenze	(382.649)	349.897
Variazione dei crediti commerciali	(5.586.668)	(15.265.684)
Variazione dei debiti commerciali	(3.628.085)	26.527.042
Variazione dei crediti/debiti per imposte correnti e differite	(574.650)	160.476
Variazione delle altre attività e passività	(10.252.836)	(25.294.070)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(1.675.387)	(419.007)
Pagamento benefici ai dipendenti	(1.547.306)	(2.197.315)
(Dividendi)	(1.251.565)	(1.438.151)
Interessi (pagati)/(incassati)	1.900.623	354.282
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' OPERATIVA</b>	<b>(5.805.703)</b>	<b>5.457.583</b>
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(2.783.490)	(17.975.219)
Investimenti in attività immateriali	(916.859)	(1.064.852)
Investimenti in partecipazioni	(6.220.000)	(550.555)
<b>Investimenti al lordo dei contributi</b>	<b>(9.920.349)</b>	<b>(19.590.626)</b>
Contributi-immobili, impianti e macchinari	1.070.000	2.818.609
<b>Contributi</b>	<b>1.070.000</b>	<b>2.818.609</b>
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	26.733	27.772
<b>Disinvestimenti</b>	<b>26.733</b>	<b>27.772</b>
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO</b>	<b>(8.823.616)</b>	<b>(16.744.245)</b>
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	5.073.631	7.785.255
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(28.974.290)	3.880.096
Variazione delle attività/passività finanziarie	1.662.146	1.668.283
Proventi/oneri finanziari che non generano flussi di cassa	-	(2.486.192)
Dividendi incassati	1.251.565	1.438.151
Variazioni patrimonio netto	42.076.346	(162.956)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' FINANZIARIA</b>	<b>21.089.398</b>	<b>12.122.637</b>

<b>Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio</b>	<b>6.460.079</b>	<b>835.975</b>
<b>Disponibilità liquide generate/(assorbite) dal conferimento del "ramo Veneto"</b>	-	<b>(1.733.215)</b>
<b>Disponibilità liquide generate/(assorbite) dalla fusione "Umbria Mobilità Esercizio"</b>	-	<b>3.699.775</b>
<b>Rettifica disponibilità liquide periodo precedente</b>	-	<b>(49.015)</b>
<b>Disponibilità liquide a inizio periodo</b>	<b>5.798.255</b>	<b>3.044.736</b>
<b>Disponibilità liquide a fine periodo</b>	<b>12.258.334</b>	<b>5.798.255</b>

*\* I valori del 2015 sono stati riclassificati per garantire la comparabilità dei valori tra i due esercizi*



## Note al bilancio

### 1 Premessa

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..

La pubblicazione del presente bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 21 marzo 2017 e lo stesso sarà sottoposto all'Assemblea per l'approvazione ed il successivo deposito, entro i termini previsti dalla legge. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio.

La società, optando per l'esenzione dal consolidamento prevista dall'IFRS 10, ha redatto il bilancio d'esercizio. Il bilancio consolidato viene redatto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da cui Busitalia è direttamente controllata. La capogruppo ha sede in Roma, in 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.

### 2 Criteri di redazione del bilancio

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards* - IAS e *International Financial Reporting Standards* - IFRS) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). Occorre in particolare segnalare che Busitalia si è avvalsa della facoltà prevista dal Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dal 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 di esercizio a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011.

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

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

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

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

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

Il presente bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. In proposito, si rimanda allo specifico paragrafo della relazione sulla gestione dedicato alla "continuità aziendale". La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 4 - Gestione dei rischi finanziari.

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

### **3 Principi contabili applicati**

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

#### **Immobili, impianti e macchinari**

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

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi

strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del *component approach*, secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

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

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

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

<b>Categoria</b>	<b>Aliquota di ammortamento</b>
Terreni	0%
Fabbricati industriali	2%
Fabbricati civili strumentali	2%
Attrezzature industrali:	
<i>Macchianri e attrezzature</i>	10%
<i>Autobus per lo svolgimento del servizio di TPL</i>	6,25%
<i>Autobus da noleggio</i>	12,5%
<i>Veicoli ferro</i>	3,70%
<i>Navi e natanti</i>	15%
Altri beni:	
<i>Mobili e arredi</i>	12%
<i>Macchine d'ufficio elettroniche</i>	20%
<i>Telefoni cellulari</i>	20%

### **Beni in locazione finanziaria**

Le 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 il *leasing*, inclusa l'eventuale somma da pagare per l'esercizio dell'opzione di acquisto. La corrispondente passività verso il locatore è rappresentata in bilancio tra i debiti finanziari. I beni sono ammortizzati applicando il criterio e le aliquote precedentemente indicate, salvo che la durata del contratto di *leasing* sia inferiore alla vita utile rappresentata da dette aliquote e non vi sia la ragionevole certezza del trasferimento della proprietà del bene locato alla naturale scadenza del contratto; in tal caso il periodo di ammortamento è rappresentato dalla durata del contratto di locazione.

Le locazioni nelle quali il locatore mantiene sostanzialmente i rischi e benefici legati alla proprietà dei beni sono classificati come *leasing* operativi. I costi riferiti a *leasing* operativi sono rilevati linearmente a conto economico lungo la durata del contratto di *leasing*.

## 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 (a eccezione delle Attività immateriali a vita utile indefinita) per le quali non viene calcolato l'ammortamento 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*, inclusivi delle spese sostenute per rendere il *software* pronto per l'utilizzo, sono ammortizzati a quote costanti in base alla relativa durata. I costi relativi alla manutenzione dei programmi *software* sono spesati nel momento in cui sono sostenuti.

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

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

### (c) Avviamento

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

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

### (d) Costi di ricerca e sviluppo

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

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

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

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

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

### **Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali**

#### *(a) Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita*

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

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

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

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

Il valore recuperabile dell'avviamento e quello delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore (*impairment test*) annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che

possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore. Il valore originario dell'avviamento non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

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

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

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

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

### **Aggregazioni Aziendali**

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

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

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

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**

La Società classifica le attività finanziarie nelle seguenti categorie:

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

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

#### *(a) Attività finanziarie con contropartita al conto Economico*

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

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

*(b) Crediti e finanziamenti*

In tale categoria sono incluse le attività non rappresentate da strumenti derivati e non quotate in un mercato attivo, dalle quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. 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”.

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

La società cede parte dei propri crediti commerciali attraverso operazioni di factoring. Tali operazioni possono essere 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 detenute fino a scadenza*

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

*(d) Attività finanziarie disponibili per la vendita*

In tale categoria sono incluse le attività finanziarie, non rappresentate da strumenti derivati, designate appositamente come rientranti in tale voce o non classificate in nessuna delle precedenti voci. Tali attività sono valutate al *fair value*, quest'ultimo determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato alla data di bilancio o delle situazioni infrannuali o attraverso tecniche e modelli di valutazione finanziaria, rilevandone le variazioni di valore con contropartita in una specifica riserva di patrimonio netto (“riserva per attività disponibili per la vendita”). Tale riserva viene riversata a conto

economico solo nel momento in cui l'attività finanziaria viene effettivamente ceduta, o, nel caso di variazioni negative, quando si evidenzia che la riduzione di valore significativa e prolungata già rilevata a patrimonio netto non potrà essere recuperata. La classificazione quale attività corrente o non corrente dipende dalle intenzioni del *management* e dalla reale negoziabilità del titolo stesso: sono rilevate tra le attività correnti quelle il cui realizzo è atteso nei successivi 12 mesi.

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

### **Disponibilità liquide e mezzi equivalenti**

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

### **Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie**

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

### **Rimanenze**

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

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

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

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

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

### **Benefici ai dipendenti**

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*

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

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

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

contribuzione definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

### **Fondi rischi e oneri**

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

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

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

### **Ricavi**

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

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

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

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

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

### **Contributi pubblici**

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

*Contributi in conto impianti*

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

*Contributi in conto esercizio*

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

**Dividendi**

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

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

**Riconoscimento dei costi**

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

**Imposte sul reddito**

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della società e in conformità 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".

## USO DI STIME E VALUTAZIONI

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

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

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

### *Riduzione di valore delle attività*

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

### *Ammortamenti*

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

*Fondi rischi e oneri*

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

*Imposte*

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

**PRINCIPI CONTABILI DI RECENTE EMANAZIONE****PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI E INTERPRETAZIONI DI PRIMA ADOZIONE**

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° Gennaio 2016.

**Emendamenti allo IAS 19 – Benefici ai dipendenti**

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”. I nuovi 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 che devono essere rilevati a riduzione del *service cost*.

Tali emendamenti sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° febbraio 2015 o successivamente.

L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e per l'ambito di applicazione, effetti significativi sul presente bilancio.

**Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2010-2012**

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 come classificare un corrispettivo potenziale (*contingent consideration*) pattuito nell'ambito di una business combination. In particolare la modifica chiarisce che se il corrispettivo potenziale rappresenta uno strumento finanziario, deve essere classificato alternativamente come passività finanziaria o come

strumento rappresentativo di capitale. Le modifiche all'IFRS 3 chiariscono inoltre 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 un'ulteriore informativa che consiste in una breve descrizione dei criteri utilizzati dal management per aggregare i settori operativi, nonché di spiegare gli indicatori economici che sono stati oggetto di valutazione nello stabilire che i settori operativi aggregati avessero caratteristiche economiche simili. Le modifiche chiariscono inoltre che la riconciliazione tra il totale attivo dei settori ed il totale attivo consolidato è dovuta solo qualora sia già fornita periodicamente al management;
- la modifica allo IAS 24 attiene alla definizione di "parte correlata" per includere la management *entity* cioè quell'entità che presta, all'entità che redige il Bilancio, servizi resi per mezzo di dirigenti con responsabilità strategica. Tale management *entity* deve essere inclusa tra le parti correlate dell'entità che redige il Bilancio e ne consegue che dovranno essere rispettati gli obblighi di informativa previsti dallo IAS 24 in tema di parti correlate indicando, oltre ai costi per servizi pagati o pagabili alla management *entity*, anche le altre transazioni effettuate con la stessa come ad esempio i finanziamenti. La modifica chiarisce inoltre che se una società ottiene da altre entità servizi di dirigenza con responsabilità strategica, la stessa non sarà tenuta ad esporre i compensi pagati o pagabili dalla management *entity* a tali dirigenti;
- 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 ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° febbraio 2015 o successivamente.

L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e per l'ambito di applicazione, effetti significativi sul presente bilancio.

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

Il 12 Maggio 2014 lo IASB ha pubblicato "Clarification of Acceptable Methods of Depreciation and Amortization (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 allo IAS 16 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*. Lo stesso chiarimento è stato dato con riferimento allo IAS 38 contemplando tuttavia casi rari in cui la presunzione di non correttezza di un ammortamento *revenue-based* può essere superata.

Tali modifiche sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° Gennaio 2016 o successivamente. L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e per l'ambito di applicazione, effetti significativi sul presente bilancio.

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

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 ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° Gennaio 2016 o successivamente. Il Gruppo ha deciso di non valutare allo stato l'adozione di tale facoltà anche alla luce di alcune tematiche applicative legate all'utilizzo del metodo del patrimonio netto, in particolare con riferimento alle entità controllate.

### **Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2012-2014**

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 principi:

- la modifica all'IFRS 5 chiarisce che il cambiamento di classificazione di un'attività (o gruppo in dismissione) da posseduta per la vendita a posseduta per la distribuzione ai soci non deve essere considerato un nuovo piano di dismissione né pertanto deve modificarsi la data di classificazione;
- la modifica all'IFRS 7 chiarisce che potrebbe esistere un coinvolgimento residuo, con relativi obblighi di *disclosure*, qualora sia prevista la corresponsione di una commissione ad un veicolo che effettua il *servicing* degli *asset* ceduti;
- la modifica allo IAS 19 specifica che in caso di utilizzo del tasso di sconto riferito al mercato profondo di titoli di aziende primarie, la profondità del mercato deve essere valutata sulla base della valuta in cui l'obbligazione è espressa e non della valuta del paese in cui l'obbligazione è localizzata;
- la modifica allo IAS 34 prevede che le *disclosure* richieste per le situazioni infrannuali non presenti nelle relazioni intermedie possano essere richiamate attraverso un riferimento ad altro documento purché sia disponibile agli utilizzatori negli stessi termini del bilancio intermedio (ad esempio una qualsiasi relazione pubblica degli amministratori).

Tali modifiche sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° Gennaio 2016 o successivamente. L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e per l'ambito di applicazione, effetti significativi sul presente bilancio.

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

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* in tema di: materialità (da riferirsi al bilancio nel suo complesso); disaggregazione e subtotali; struttura delle note (è ribadita la flessibilità ma va sempre considerata al comprensibilità e la comparabilità); partecipazioni valutate ad equity (la quota di OCI va bipartita come le altre voci di OCI). 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 di risolvere alcune delle criticità segnalate dagli operatori.

Tali modifiche sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° Gennaio 2016 o successivamente. L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e per l'ambito di applicazione, effetti significativi sul presente bilancio.

### **Emendamenti all'IFRS 10 – Consolidated financial statements; all'IFRS 12 – Disclosure of interests in other entities e allo IAS 28 – Investments in associates and joint venture**

Il 18 December 2014 lo IASB ha pubblicato "Investment Entities: Applying the Consolidation Exception" (Amendments to IFRS 10, IFRS 12 and IAS 28). Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.1703 del 22 settembre 2016. L'emendamento, che ha determinato alcune modifiche ai principi IFRS 10-12 e IAS 28, mira a precisare i requisiti per la contabilizzazione delle entità d'investimento e a prevedere esenzioni in situazioni particolari. Le modifiche si applicano a partire dal 1 Gennaio 2016 o successivamente.

### **PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI E INTERPRETAZIONI DI RECENTE OMOLOGAZIONE DA PARTE DELL'UNIONE EUROPEA**

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

La valutazione degli eventuali impatti che tali principi, emendamenti ed interpretazioni avranno sul Gruppo è in corso di analisi.

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

Il 28 maggio 2014 lo IASB e il FASB hanno pubblicato, nell'ambito del programma di convergenza IFRS-US GAAP, lo standard IFRS 15 "Revenue from Contracts with Customers". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.1905 del 22 settembre 2016. Il principio rappresenta un unico e completo *framework* per la rilevazione dei

ricavi e stabilisce le disposizioni da applicare a tutti i contratti con la clientela (ad eccezione dei contratti che rientrano nell'ambito degli *standards* sul leasing, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari). L'IFRS 15 sostituisce i precedenti standards sui ricavi: lo IAS 18 Revenue e lo IAS 11 Construction Contracts, oltre che le interpretazioni IFRIC 13 Customer Loyalty Programmes, IFRIC 15 Agreements for the Construction of Real Estate, IFRIC 18 Transfers of Assets from Customers e SIC-31 Revenue—Barter Transactions Involving Advertising Services. Il nuovo modello per la rilevazione dei ricavi previsto dall'IFRS 15 (*five steps model*) prevede che i ricavi debbano essere rilevati al trasferimento del controllo di beni o servizi al cliente (e non più al trasferimento sostanziale dei rischi e benefici) ed al corrispettivo cui l'entità ritiene di avere diritto (quindi non più al fair value).

L'11 settembre 2015 lo IASB ha pubblicato l'Amendment all'IFRS 15 con cui ha posticipato l'entrata in vigore dello standard, fissandola al 1° Gennaio 2018. E' comunque consentita l'applicazione anticipata. Inoltre, il 12 aprile 2016 lo IASB ha pubblicato alcuni chiarimenti relativamente all'IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers*. Il nuovo standard è applicabile ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° Gennaio 2018 o successivamente.

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

Il 24 luglio 2014 lo IASB ha pubblicato la versione finale dell'IFRS 9 "Strumenti finanziari". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2067 del 22 novembre 2016. Il documento accoglie i risultati del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39 e supera tutte le versioni dell'IFRS 9 precedentemente emesse in tema di classificazione e valutazione, *derecognition, impairment, e hedge accounting*. Tra le principali novità si ricorda che in tema di classificazione e valutazione occorre considerare il business model utilizzato per gestire le attività e passività finanziarie e le caratteristiche dei flussi di cassa finanziari. Inoltre il principio introduce nuovi aspetti per la valutazione delle perdite sui crediti (*expected credit losses*) ed un nuovo modello di *hedge accounting*. Il nuovo standard è applicabile ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° Gennaio 2018 o successivamente.

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

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

### **IFRS 14 – Regulatory Deferral Accounts**

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

oggi la Commissione Europea ha deciso di sospendere l'Endorsement Process in attesa dell'emissione del principio contabile definitivo da parte dello IASB.

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

L'11 Settembre 2014 lo IASB ha pubblicato "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 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 ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° Gennaio 2019 o successivamente. IL nuovo principio elimina di fatto la differenza nella contabilizzazione del leasing operativo e finanziario pur in presenza di elementi che consentono di semplificarne l'applicazione ed introduce il concetto di controllo all'interno della definizione di leasing. In particolare per determinare se un contratto rappresenti o meno un leasing, l'IFRS 16 richiede di verificare se il locatario abbia o meno il diritto di controllare l'utilizzo di una determinata attività per un determinato periodo di tempo.

E' consentita un'applicazione anticipata per le entità che applicano anche l'IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers. La conclusione del due *process* per l'emissione dell'*endorsement advice* è prevista per il primo trimestre 2017.

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

Il 19 Gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 12 Income Tax. Il documento "*Recognition of Deferred Tax Assets for Unrealised Losses (Amendments to IAS 12)*" mira a chiarire come contabilizzare le attività fiscali differite relative a strumenti di debito misurati al fair value. Le modifiche si applicano ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° Gennaio 2017 o successivamente. E' consentita un'applicazione anticipata. L'omologazione da parte della UE è prevista per il secondo trimestre del 2017.

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

Il 29 Gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 7 Statement of cash flows. Il documento Disclosure initiative (Amendments to IAS 7) ha lo scopo di migliorare la presentazione e la divulgazione delle informazioni finanziarie nelle relazioni finanziarie e di risolvere alcune delle criticità segnalate dagli operatori. Le modifiche introducono nuove disclosure per le variazioni di passività ed attività derivanti da attività di finanziamento. Il principio si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° Gennaio 2017 o successivamente. L'omologazione da parte della UE è prevista per il secondo trimestre del 2017.

### **Emendamenti all'IFRS 2 – Share-based payment**

Il 20 giugno 2016 lo IASB ha emesso alcune modifiche all'IFRS 2 – “Pagamenti basati su azioni”. Tale documento ha l'obiettivo di chiarire la contabilizzazione di alcuni tipi di operazioni con pagamento basato su azioni. Le modifiche si applicano ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° Gennaio 2018 o successivamente, è tuttavia consentita un'applicazione anticipata. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nella seconda metà del 2017.

### **Emendamenti all'IFRS 4 – Insurance Contracts**

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

### **Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2014-2016**

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

### **IFRIC 22 – Foreign Currency Transaction and Advance Consideration**

L'8 Dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato l'interpretazione IFRIC 22 – “Foreign Currency Transaction and Advance Consideration”, al fine di chiarire la corretta contabilizzazione delle transazioni che includono un anticipo sui corrispettivi in valuta estera. L'IFRIC 22 si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° Gennaio 2018 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nella seconda metà del 2017.

### **Emendamenti allo IAS 40 – Investment Property**

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 40 – “Investment Property”. La modifica chiarisce gli aspetti relativi al trattamento dei trasferimenti da, e verso, investimenti immobiliari. La modifica si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° Gennaio 2018 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nella seconda metà del 2017.

#### 4 Gestione dei rischi finanziari

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

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

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

#### RISCHIO DI CREDITO

Il rischio di credito deriva principalmente dai crediti finanziari verso la pubblica amministrazione, dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della società.

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

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

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione di credito nei confronti delle controparti, le società che li utilizzano hanno in vigore una specifica *policy* che definisce limiti di concentrazione per controparte e per classe di *rating*. Peraltro, la Società non ha fatto ricorso all'utilizzo di tali strumenti.

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

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito della società al 31 dicembre 2016, confrontata con il saldo al 31 dicembre 2015.

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	<b>31.12.2016</b>	<b>31.12.2015</b>
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	-	1.002
Fondo svalutazione	-	-
<b>Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati) al netto del fondo svalutazione</b>	<b>-</b>	<b>1.002</b>
Crediti commerciali non correnti	-	-
Fondo svalutazione	-	-

<b>Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione</b>	-	-
Altre attività non correnti	36	36
Fondo svalutazione	-	-
<b>Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>36</b>	<b>36</b>
Contratti di costruzione	-	-
Fondo svalutazione	-	-
<b>Contratti di costruzione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Crediti commerciali correnti	67.272	61.685
Fondo svalutazione	(4.842)	(2.737)
<b>Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>62.429</b>	<b>58.948</b>
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	3.963	5.734
Fondo svalutazione	-	-
<b>Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati) al netto del fondo svalutazione</b>	<b>3.963</b>	<b>5.734</b>
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>12.258</b>	<b>5.798</b>
Altre attività correnti	28.309	19.869
Fondo svalutazione	(5.215)	(4.847)
<b>Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>23.094</b>	<b>15.022</b>
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione *</b>	<b>101.781</b>	<b>86.540</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:

valori in migliaia di euro

	<b>31.12.2016</b>	<b>31.12.2015</b>
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	55.065	42.079
Clienti ordinari	4.978	5.263
Istituti finanziari	-	1.002
Altri debitori	29.480	32.398
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>89.523</b>	<b>80.742</b>
	<b>31.12.2016</b>	<b>31.12.2015</b>
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	61,51%	52,12%
Clienti ordinari	5,56%	6,52%
Istituti finanziari	0,00%	1,24%
Altri debitori	32,93%	40,13%
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015, al netto del fondo svalutazione, raggruppate per scaduto ed esposte escludendo le disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

valori in migliaia di euro

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

**RISCHIO DI LIQUIDITÀ**

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

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2016 e al 31 dicembre 2015, indicati al lordo degli interessi da versare, sono espone nella tabella seguente:

*valori in migliaia di euro*

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

*valori in migliaia di euro*

<b>31-dic-15</b>	<b>Valore contabile</b>	<b>Flussi finanziari contrattuali</b>	<b>6 mesi o meno</b>	<b>6-12 mesi</b>	<b>1-2 anni</b>	<b>2-5 anni</b>	<b>Oltre 5 anni</b>
<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	-	-	-	-
Passività finanziarie	1.111	1.111	1.111	-	-	-	-
<b>Passività finanziarie non derivate</b>	<b>57.552</b>	<b>57.552</b>	<b>44.188</b>	<b>1.453</b>	<b>2.680</b>	<b>3.363</b>	<b>5.867</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>38.428</b>	<b>38.428</b>	<b>38.428</b>	-	-	-	-
<b>Passività finanziarie derivate</b>	-	-	-	-	-	-	-

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

*valori in migliaia di euro*

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

*valori in migliaia di euro*

31-dic-15	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	11.293	5.606	5.856
Finanziamenti da soci	30.988	30.988	-	-
Passività finanziarie	1.111	1.111	-	-
<b>Totale Passività finanziarie non derivate</b>	<b>57.553</b>	<b>45.654</b>	<b>6.043</b>	<b>5.856</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>38.428</b>	<b>38.428</b>	-	-

## RISCHIO DI MERCATO

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

### Rischio di tasso di interesse

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

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

La seguente tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso.

*valori in migliaia di euro*

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	34.442	34.442	15.568	7.764	7.494	3.615
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo al 31 dicembre 2015</b>	<b>34.442</b>	<b>34.442</b>	<b>15.568</b>	<b>7.764</b>	<b>7.494</b>	<b>3.615</b>
Tasso variabile	57.553	57.553	45.653	2.680	3.363	5.857
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo al 31 dicembre 2016</b>	<b>57.553</b>	<b>57.553</b>	<b>45.653</b>	<b>2.680</b>	<b>3.363</b>	<b>5.857</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 conversione 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 che segue riporta una riconciliazione tra attività e passività finanziarie come riportate nella situazione patrimoniale - finanziaria e categoria di attività, e categorie di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7:

*valori in migliaia di euro*

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

<b>31 dicembre 2015</b>	<b>Crediti e finanziamenti attivi</b>	<b>Debiti e finanziamenti passivi</b>	<b>di cui derivati di copertura</b>
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	-

## 5 Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2016 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in migliaia di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Beni in Leasing	Totale
Costo storico	16.148	108.320	-	6.136	268	7.321	<b>138.193</b>
Ammortamenti e perdite di valore	(5.462)	(34.773)	-	(3.842)	0	(2.438)	<b>(46.515)</b>
Contributi	(2.401)	(56.491)	-	(1.631)	0	(1.113)	<b>(61.636)</b>
<b>Consistenza al 01.01.2015</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	<b>17.975</b>
Passaggi in esercizio	-	266	-	-	(266)	-	-
Ammortamenti	(267)	(7.903)	-	(511)	-	(507)	<b>(9.188)</b>
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-	-
Operazioni straordinarie	-	(7.671)	-	(430)	(26)	-	<b>(8.127)</b>
Operazioni straordinarie	-	29.912	-	1.149	38	2.139	<b>33.238</b>
Differenze di Cambio	-	-	-	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni	(3)	(15)	-	(9)	-	-	<b>(27)</b>
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-	-
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	-	-	-	-	-	-	-
Incrementi dei contributi nel periodo	-	(2.818)	-	-	-	-	<b>(2.818)</b>
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	<b>140.789</b>
Ammortamenti e perdite di valore	(5.728)	(39.248)	-	(8.244)	-	(2.698)	<b>(55.918)</b>
Contributi	(2.401)	(20.257)	-	(6)	-	(1.113)	<b>(23.777)</b>
<b>Consistenza al 31.12.2015</b>	<b>8.043</b>	<b>45.784</b>	-	<b>1.305</b>	<b>2.080</b>	<b>3.883</b>	<b>61.094</b>
Investimenti	63	1.768	-	271	681	-	2.783
Passaggi in esercizio	464	113	-	1.365	(577)	-	1.365
Ammortamenti	(367)	(7.929)	-	(534)	-	(65)	(8.895)
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-	-
Operazioni straordinarie	-	-	-	-	-	-	-
Differenze di Cambio	-	-	-	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni*	-	(121)	-	(25)	-	-	(146)
Altri movimenti	-	-	-	-	-	-	-
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	-	-	-	-	-	-	-
Incrementi dei contributi nel periodo	(25)	(793)	-	(252)	-	-	(1.070)
Altre riclassifiche*	3.497	326	-	-	(38)	(3.785)	-
<b>Totale variazioni</b>	<b>3.632</b>	<b>(6.637)</b>	-	<b>825</b>	<b>67</b>	<b>(3.850)</b>	<b>(5.963)</b>
Costo storico	23.509	107.174	-	11.056	2.147	514	<b>144.400</b>
Ammortamenti e perdite di valore	(8.296)	(46.977)	-	(8.668)	-	(480)	<b>(64.421)</b>
Contributi	(3.539)	(21.050)	-	(258)	-	-	<b>(24.847)</b>
<b>Consistenza al 31.12.2016</b>	<b>11.674</b>	<b>39.147</b>	-	<b>2.130</b>	<b>2.147</b>	<b>34</b>	<b>55.132</b>

<b>Alienazioni e dismissioni*</b>							
Costo storico	-	(402)	-	(135)	-	-	<b>(537)</b>
Ammortamenti	-	281	-	110	-	-	<b>391</b>
Svalutazioni	-	-	-	-	-	-	-
Contributi	-	-	-	-	-	-	-
	-	<b>(121)</b>	-	<b>(25)</b>	-	-	<b>(146)</b>
<b>Altre riclassifiche*</b>							
Costo storico	6.811	408	-	-	(38)	(7.181)	-
Ammortamenti	(2.201)	(82)	-	-	-	2.283	-
Svalutazioni	-	-	-	-	-	-	-
Contributi	(1.113)	-	-	-	-	1.113	-
	<b>3.497</b>	<b>326</b>	-	-	<b>(38)</b>	<b>(3.785)</b>	-

Al 31 dicembre 2016 la voce "Immobili, impianti e macchinari" si attesta a 55.132 migliaia di euro registrando una contrazione di complessivi 5.963 migliaia di euro. Tale variazione è stata determinata dai seguenti fattori:

- ammortamenti netti di periodo pari a 8.895 migliaia di euro;
- investimenti per 2.783 migliaia di euro di cui 681 migliaia di euro fanno riferimento a investimenti in corso di realizzazione (in particolare relativi a lavori su immobili di proprietà non ancora ultimati e supplementi di autobus ecc.);
- contributi c/investimento, incassati in esercizi precedenti, e allocati agli investimenti ultimati nel corso del 2016 pari a 277 migliaia di euro (per i progetti AVM e ristrutturazione immobile situato in Rovigo) oltre a contributi deliberati ed accertati al 31 dicembre 2015 ed allocati agli autobus di proprietà della Direzione Umbria nel 2016 del valore complessivo di 793 migliaia di euro;
- passaggi in esercizio di 1.365 migliaia di euro relativi a giroconti da "Lavori in corso Attività immateriali" a "altri beni" per i progetti AVM bigliettazione elettronica (1.365 migliaia di euro), e giroconti da "Immobilizzazioni in corso e acconti" a "impianti e macchinari" per l'impianto acque meteoriche degli immobili di proprietà situati in Veneto (113 migliaia di euro) e a "Terreni, fabbricati ecc." per il progetto di ristrutturazione dell'immobile di proprietà situato nel Comune di Sansepolcro (464 migliaia di euro);
- disinvestimenti per 146 migliaia di euro relativi principalmente ad autobus TPL rottamati.

Gli investimenti hanno interessato principalmente l'acquisto di autobus (comprensivi di sistemi informativi di bordo) per un complessivo valore di 1.768 migliaia di euro mentre gli altri investimenti per 334 migliaia di euro fanno riferimento ad attrezzature, mobilio, macchine d'ufficio e miglioriie sugli immobili di proprietà.

Nella voce "altre riclassifiche" sono compresi i valori degli autobus acquisiti con contratti di leasing finanziario dalla Direzione Umbria della Società e che sono stati riscattati nel corso dell'esercizio, per tale motivo riclassificati nella classe autobus di proprietà oltre all'immobile di Padova riclassificato nella classe immobili di proprietà.

In caso di mancata aggiudicazione della gara TPL Toscana da parte del Consorzio Mobit, la Società avrebbe l'obbligo di trasferire al nuovo gestore gli *assets* ad un prezzo ragguagliato al valore di mercato dei beni stessi, per maggiori considerazioni in merito a tale aspetto si rimanda al precedente paragrafo "Principali eventi dell'esercizio" ed al successivo paragrafo relativo alle Partecipazioni.

**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 migliaia di euro*

<b>Categoria</b>	<b>Valore Residuo Vincolato</b>
FABBRICATI INDUSTRIALI	1.856
FABBRICATI INDUSTRIALI IN LEASING	-
MOBILIO ED ATTREZZATURE	-
MACCHINE D'UFFICIO	231
AUTOBUS DI LINEA	6.394
<b>Totale complessivo</b>	<b>8.482</b>

**Beni in *leasing***

Il valore dei "Beni in leasing" si attesta a 34 migliaia di euro e fa riferimento al valore residuo di due autobus di proprietà della Direzione Toscana al 31 dicembre 2016.

## 6 Attività immateriali

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

valori in migliaia di euro

	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Avviamento	Totale
Costo storico	1.197	876	-	-	<b>2.073</b>
Ammortamenti e perdite di valore	(669)	-	-	-	<b>(669)</b>
Contributi	-	-	-	-	-
<b>Consistenza al 1.1.2015</b>	<b>528</b>	<b>876</b>	-	-	<b>1.404</b>
Investimenti	407	658	-	-	<b>1.065</b>
Passaggi in esercizio	1	(1)	-	-	-
Ammortamenti	(531)	-	-	-	<b>(531)</b>
Perdite di valore	-	-	-	-	-
Operazioni straordinarie	(1)	-	-	-	<b>(1)</b>
Operazioni straordinarie	265	-	-	18.358	<b>18.623</b>
Differenze di cambio	-	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni	-	-	-	-	-
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	-	-	-	-	-
Incrementi dei contributi nel periodo	-	-	-	-	-
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	<b>22.384</b>
Ammortamenti e perdite di valore	(1.824)	-	-	-	<b>(1.824)</b>
Contributi	-	-	-	-	-
<b>Consistenza al 31.12.2015</b>	<b>669</b>	<b>1.533</b>	-	<b>18.358</b>	<b>20.560</b>
Investimenti	693	224	-	-	<b>917</b>
Passaggi in esercizio	367	(1.732)	-	-	<b>(1.365)</b>
Ammortamenti	(611)	-	-	-	<b>(611)</b>
Alienazioni e dismissioni	-	-	-	-	-
Operazioni straordinarie	-	-	-	-	-
Perdite di valore	-	-	-	-	-
Differenze di cambio	-	-	-	-	-
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	-	-	-	-	-
Incrementi dei contributi nel periodo	-	-	-	-	-
Altre riclassifiche	-	-	-	-	-
<b>Totale variazioni</b>	<b>449</b>	<b>(1.508)</b>	-	-	<b>(1.059)</b>
Costo storico	3.553	25	-	18.358	<b>21.936</b>
Ammortamenti e perdite di valore	(2.435)	-	-	-	<b>(2.435)</b>
Contributi	-	-	-	-	-
<b>Consistenza al 31.12.2016</b>	<b>1.118</b>	<b>25</b>	-	<b>18.358</b>	<b>19.501</b>

Le "Attività immateriali" si attestano a 19.501 migliaia di euro registrando una variazione di 1.059 migliaia di euro determinata dai seguenti fattori:

- Ammortamenti netti di periodo pari a 611 migliaia di euro;
- Investimenti realizzati nel periodo di 917 migliaia di euro principalmente legati allo sviluppo e l'implementazione dei software aziendali quali il sistema integrato Board e il software Mercurio per la gestione e manutenzione degli autobus;
- Passaggi in esercizio per 1.365 migliaia di euro relativi ai progetti AVM bigliettazione elettronica e al relativo software.

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

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

CGU	Avviamento (valori in migliaia di euro)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth rate
Busitalia CGU UMBRIA	18.358	5,19 %	0,0%

Per l'avviamento realizzato al momento di acquisizione di Umbria Mobilità Esercizio S.r.l., e trasferito in Busitalia al momento della fusione per incorporazione della stessa avvenuta in data 1° dicembre 2015 con retrodatazione degli effetti contabili al 1° gennaio 2015, di 18.358 migliaia di euro, la Società in applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 "Impairment of assets", ha effettuato il test di *impairment* al fine di verificare la capacità della Direzione Umbria di remunerare il capitale investito.

Il test è stato effettuato basandosi sui dati previsionali di budget 2017 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 1,5%.

Il tasso di attualizzazione utilizzato è stato il "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*), pari a 5,19%, ed è stato determinato in considerazione dei seguenti parametri:

- *beta unlevered*: media ponderata dei beta di società che effettuano trasporto passeggeri su gomma pari a 0,707;
- *risk free rate*: media dei rendimenti lordi giornalieri del BTP *benchmark* decennale, con riferimento al periodo 1.1.2016 - 31.12.2016 pari a 1,46%;
- *Equity risk premium* italiano: calcolato come differenza fra il ritorno atteso sul portafoglio di mercato ed il tasso di interesse privo di rischio pari al 7,95%
- costo del capitale di debito: individuato applicando al *risk free rate* uno spread pari a +90 bps calcolato come somma tra gli attuali *pricing* di mercato di una possibile nuova emissione della Capogruppo a 10 anni,

espressi come spread in punti base rispetto al BTP a 10 anni (+20 bps) e l'*add-on* corrispondente allo spread che la Capogruppo applicherebbe ai contratti intercompany sottoscritti con le società controllate a valere sui fondi derivanti dalla nuove emissioni obbligazionarie (+70 bps);

- strutture patrimoniali: risultanti dal *business plan* estratto dal Piano industriale consolidato 2017-2026 prendendo in considerazione un orizzonte temporale quinquennale 2017-2021.

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

## 7 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 2016 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

*valori in migliaia di euro*

	31.12.2015	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr. (Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2016
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	-	-	-	-	-
Perdite fiscalmente riportabili	-	-	-	-	-
Altre partite	1.029	-	74	-	1.103
<b>Attività per imposte anticipate</b>	<b>1.029</b>	-	<b>74</b>	-	<b>1.103</b>
Differenze su immobilizzazioni attività finanziarie	520	-	-	-	520
Altre partite	-	-	-	-	-
<b>Passività per imposte differite</b>	<b>520</b>	-	-	-	<b>520</b>

La movimentazione dell'anno 2016 relativa alle attività per imposte anticipate in aumento di 74 migliaia di euro è essenzialmente dovuta all'applicazione dell'aliquota IRES agli effetti attuariali del TFR.

Non si rilevano variazioni delle passività per imposte differite.

## 8 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 2016 e 2015.

*valori in migliaia di euro*

	Valore netto 31.12.2016	Valore netto 31.12.2015	Fondo svalutazione cumulato
<b>Partecipazioni in:</b>			
Imprese controllate	22.261	16.361	
Imprese collegate	833	513	
Imprese a controllo congiunto	-	-	
Altre imprese	117	117	
<b>TOTALE</b>	<b>23.211</b>	<b>16.991</b>	

Le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio 2016, pari complessivamente a 6.220 migliaia di euro fanno riferimento all'acquisizione del 100% della partecipazione in Busitalia Campania S.p.A. (di 5.900 migliaia di euro, società non operativa al 31 dicembre 2016 in quanto il subentro a tutti gli effetti nella titolarità del ramo di azienda TPL di CSTP è avvenuto con decorrenza 1° gennaio 2017) e sottoscrizione del 25% della quota di aumento di Capitale sociale deliberato dalla City Boat S.r.l. (di 320 migliaia di euro, mantenendo pertanto inalterata la quota partecipativa).

Di seguito esponiamo la movimentazione intervenuta nel corso dell'esercizio 2016:

*valori in migliaia di euro*

	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	svlutazione cumulato
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>	<b>47.389</b>	<b>3.776</b>	-	-	-	<b>(34.803)</b>	<b>16.361</b>	
ATAF GESTIONE 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>	<b>-</b>	<b>513</b>	-	-	-	-	<b>513</b>	
CITY BOAT	-	513	-	-	-	-	513	
<b>Partecipazione a controllo congiunto</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	-	-	-	-	<b>-</b>	
<b>Altre imprese</b>	<b>63</b>	<b>55</b>	-	-	-	-	<b>117</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	
TPL MOBILITA' S.C.a.R.L.	-	8	-	-	-	-	8	
ATC & PARTNERS	-	18	-	-	-	-	18	

	Valore Netto	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto	Fondo
	31.12.2015	Acquisizioni/ sottocrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri Movimenti	31.12.2016	svlutazione cumulato
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>	<b>16.361</b>	<b>5.900</b>	-	-	-	-	<b>22.261</b>	
ATAF GESTIONE SRL	9.088	-	-	-	-	-	9.088	
UMBRIA MOBILITA' ESERCIZIO SRL	-	-	-	-	-	-	-	
BUSITALIA RAIL SERVICE SRL	3.498	-	-	-	-	-	3.498	
SAVIT SRL	751	-	-	-	-	-	751	
BUSITALIA VENETO SPA	3.025	-	-	-	-	-	3.025	

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

BUSITALIA CAMPANIA SPA	-	5.900	-	-	-	-	5.900
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>	<b>513</b>	<b>320</b>	-	-	-	-	<b>833</b>
CITY BOAT	513	320	-	-	-	-	833
<b>Partecipazione a controllo congiunto</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>Altre imprese</b>	<b>117</b>						<b>117</b>
MOBIT S.C.a R.L.	21	-	-	-	-	-	21
A.C.V. S.C.a R.L.	17	-	-	-	-	-	17
A.M.V. S.C.a R.L.	16	-	-	-	-	-	16
ETRURIA M. S.C.a.R.L.	8	-	-	-	-	-	8
PIU'BUS S.C.a R.L.	10	-	-	-	-	-	10
SIENA MOBILITA' S.C.a.R.L.	1	-	-	-	-	-	1
ISHTAR SOC. CONSORTILE	19	-	-	-	-	-	19
TPL MOBILITA' S.C.a.R.L.	8	-	-	-	-	-	8
ATC & PARTNERS	18	-	-	-	-	-	18

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

valori in euro

	Sede	Capitale sociale	Utile/ (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2016	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2016 (b)	Differenza (b) - (a)
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>								
Ataf Gestioni S.r.l.	Firenze	5.927.480	735.414	6.816.051	70%	4.771.236	9.087.830	4.316.594
Busitalia Rail Service S.r.l.	Roma	3.497.788	1.543.596	5.158.730	100%	5.158.730	3.497.788	(1.660.942)
Savit S.r.l.	Perugia	1.000.000	(86.687)	861.742	72%	622.609	750.660	128.051
Busitalia Campania S.p.A	Salerno	5.900.000	(273.930)	5.626.070	100%	5.626.070	5.900.000	273.930
Busitalia Veneto S.p.A.	Padova	5.500.000	638.879	5.535.899	55%	3.044.744	3.025.000	(19.744)

Per quanto riguarda le differenze emerse, in particolare relative alla società Ataf Gestioni, si precisa che gli esiti dell'*impairment test* a cui la Società è stata sottoposta hanno confermato la piena recuperabilità del maggior valore iscritto.

L'*Impairment test* è stato sviluppato determinando il "valore in uso" tramite la metodologia del *discounted cash flow* (DCF) attualizzando i flussi di cassa operativi generati dagli *assets* stessi ad un tasso di sconto rappresentativo del costo medio del capitale (WACC).

Dal punto di vista della metodologia di valutazione la verifica si è basata:

- sull'attualizzazione dei flussi di cassa 2016-2028;
  - sulla liquidazione delle partite patrimoniali al 31/12/2028;
  - su un tasso di attualizzazione 5,19% (WACC in linea con le indicazioni del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e con quanto riportato per l'*impairment* dell'avviamento);
- dal punto di vista delle *assumptions* di riferimento la verifica si è basata:
- sulla situazione economica e patrimoniale di riferimento, costituita dal budget 2017 ("spalla");

- su un periodo di applicazione rapportato al 2016 – 2028 in coerenza con la durata gara Toscana, basandosi sulla data di prevedibile assegnazione nel 2018;
- su una replica di quanto utilizzato a suo tempo per redigere il piano di gara, attualizzato sulla base dei seguenti criteri:
  - a) Piano del personale su stima esodi naturali (nel rispetto del fabbisogno);
  - b) Costo del lavoro: applicazione contratto CCNL rinnovato;
  - c) Piano rinnovo parco basato su acquisti e non su leasing (medesime quantità);
  - d) Attivazione linee 2 e 3 metro tranvia slittate al 2019 e 2021 (anziché 2017-2019).

Le risultanze dell'aggiornamento del piano economico finanziario sono migliorative rispetto al valore originario per come determinato in occasione dell'acquisizione del ramo (pari a 12,983 milioni di euro), attestandosi su una valutazione (calcolata con la metodologia sopra riportata) pari a 18,285 milioni di euro. Conseguentemente, dall'esito dell'*impairment test* non sono emerse necessità di rilevare svalutazioni.

Tuttavia, la Società ha ritenuto di approfondire le conseguenze che deriverebbero per Ataf Gestioni dall'aggiudicazione della gara TPL Toscana, in considerazione del fatto che Ataf Gestioni avrebbe comunque (non essendo tra i partecipanti al Consorzio Mobit) l'obbligo di trasferire al nuovo gestore gli *assets* ad un prezzo ragguagliato al valore di mercato dei beni stessi (al netto di quelle partecipazioni non ricomprese nel perimetro di gara). 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, Busitalia ha operato una serie di valutazioni, sui prevedibili valori di cessione sia del parco bus che degli immobili, nonché del prevedibile valore di realizzo della partecipazione detenuta da Ataf Gestioni nella collegata Li-nea S.p.A. (anch'essa nella stessa situazione di Ataf Gestioni), con applicazione dei criteri di gara stabiliti dalla Regione Toscana, e dalla valutazione è emerso che la Società riuscirebbe a confermare la capacità di recupero del capitale investito.

## 9 Attività e passività finanziarie non correnti e correnti

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

*valori in migliaia di euro*

	Valore contabile								
	31.12.2016			31.12.2015			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie detenute sino a scadenza	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Attività finanziarie designate al <i>fair value</i> rilevato a conto economico	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strumenti finanziari derivati di copertura	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Attività finanziarie disponibili per la vendita</b>	-	<b>3.963</b>	<b>3.963</b>	<b>1.002</b>	<b>5.734</b>	<b>6.736</b>	<b>(1.002)</b>	<b>(1.771)</b>	<b>(2.773)</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	(1.002)	-	(1.002)

- Crediti per finanziamenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Altri crediti finanziari	-	3.963	3.963	-	5.734	5.734	-	(1.771)	(1.771)
<b>Totale</b>	-	<b>3.963</b>	<b>3.963</b>	<b>1.002</b>	<b>5.734</b>	<b>6.736</b>	<b>(1.002)</b>	<b>(1.771)</b>	<b>(2.773)</b>

*valori in migliaia di euro*

	Valore contabile								
	31.12.2016			31.12.2015			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
<b>Passività finanziarie</b>									
Altre passività finanziarie	-	-	-	-	1.111	1.111	-	(1.111)	(1.111)
<b>Totale</b>	-	-	-	-	<b>1.111</b>	<b>1.111</b>	-	<b>(1.111)</b>	<b>(1.111)</b>

Tra gli "Altri crediti finanziari" sono ricompresi sia il saldo del conto corrente intersocietario di Gruppo (169 migliaia di euro) che i crediti di natura finanziaria derivanti dalle operazioni di *Cash pooling* con la controllata Busitalia Veneto S.p.A (525 migliaia di euro circa) e la controllata Busitalia Rail Service S.r.l. (2.473 migliaia di euro).

Inoltre si rilevano ulteriori crediti del residuo valore di 795 migliaia di euro 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, la stessa, non disponeva di liquidità. Per il rimborso dell'anticipazione è stato condiviso con la controparte un piano di rientro che al 31 dicembre 2016 risulta rispettato.

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

Attività finanziarie correnti	795
Altre attività correnti	619
Crediti commerciali correnti	12
Debiti commerciali correnti	(107)
<b>Totale</b>	<b>1.319</b>

**10 Altre attività non correnti e correnti**

Tale voce è così composta:

valori in migliaia di euro

	31.12.2016			31.12.2015			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	-	5.600	5.600	-	4.370	4.370	-	1.230	1.230
Crediti per IVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ministero dell'Economia e delle Finanze	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre Amministrazioni dello Stato	-	18.542	18.542	-	11.560	11.560	-	6.981	6.981
Debitori diversi e ratei/risconti	36	6.900	6.936	36	7.188	7.224	-	(288)	(288)
<b>Totale</b>	<b>36</b>	<b>31.042</b>	<b>31.078</b>	<b>36</b>	<b>23.118</b>	<b>23.154</b>	<b>-</b>	<b>7.923</b>	<b>7.923</b>
Fondo svalutazione	-	(5.215)	(5.215)	-	(5.065)	(5.065)	-	(150)	(150)
<b>Totale netto fondo svalutazione</b>	<b>36</b>	<b>25.827</b>	<b>25.863</b>	<b>36</b>	<b>18.053</b>	<b>18.089</b>	<b>-</b>	<b>7.773</b>	<b>7.773</b>

La voce **"Altri crediti verso società del gruppo"** si attesta a 5.600 migliaia di euro con una variazione in aumento di 1.230 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente principalmente determinata dal credito rilasciato alla nuova realtà societaria Busitalia Campania per esigenze di natura operativa del valore di 1.200 migliaia di euro.

Inoltre nel valore complessivo della voce sono inclusi:

- 3.547 migliaia di euro relativi ai crediti aperti verso Sita Spa in liquidazione in seguito all'operazione di scissione e trasferimento del ramo d'azienda che sono stati oggetto di valutazione analitica da parte della Società che ha determinato la creazione di un fondo specifico pari a 545 migliaia di euro;
- 203 migliaia di euro il credito verso la controllante Ferrovie dello Stato Italiane relative al consolidato fiscale;
- 408 migliaia di euro nei confronti della controllata Busitalia Rail Service per anticipazioni effettuate sul pagamento dell'Ires;
- 242 migliaia di euro crediti residuali nei confronti delle altre società del Gruppo.

I crediti inclusi nella voce **"Altre Amministrazioni dello Stato"** si attestano a 18.541 migliaia di euro e fanno riferimento ai contributi sul personale spettanti per la copertura dei maggiori oneri rinvenienti dai rinnovi dei CCNL degli autoferrotranvieri e dei maggiori costi sostenuti per oneri di malattia. Risultano incrementati di 6.981 migliaia di euro per effetto principalmente dei Contributi di competenza 2016 della Regione Umbria, che – pur in presenza di specifico riconoscimento attraverso Delibere di Giunta Regionale – risultano da incassare al momento della redazione del presente bilancio con riferimento alle annualità 2015 e 2016.

Al 31 dicembre 2016 la Società ha effettuato una valutazione analitica dei Crediti stimando un fondo di 2.520 migliaia di euro relativo principalmente ai crediti degli esercizi 2009-2011 che non risultano ancora incassati.

La voce **"Debitori diversi e ratei/risconti"** si attesta a 6.900 migliaia di euro circa e accoglie principalmente:

- crediti tributari per 2.530 migliaia di euro relativi alla restituzione delle maggiori accise sui consumi di gasolio nello svolgimento dei servizi di TPL;
- risconti attivi per polizze assicurative e massa vestiario (relativi al personale autista) di 425 migliaia di euro;
- dotazioni fornite alle biglietterie/Agenzie per 672 migliaia di euro;
- crediti verso il personale per anticipi e prestiti e crediti verso Istituti previdenziali per 278 migliaia di euro;
- crediti inerenti le operazioni di scissione occorse nel 2011 nei confronti di Sita Sud che ammontano a 619 migliaia di euro per i quali la Società ha valutato un fondo di svalutazione di 500 migliaia di euro;
- crediti di diversa natura e non di recente costituzione pari complessivamente a 2.376 migliaia di euro che sono stati valutati analiticamente dalla Società e a seguito di tale valutazione è stato stimato un fondo di svalutazione pari a 1.650 migliaia di euro.

Complessivamente il Fondo svalutazione crediti non commerciali ammonta a 5.215 migliaia di euro in aumento di 150 migliaia di euro in considerazione delle effettive aspettative di realizzo derivanti dalla valutazione dei crediti iscritti al 31 dicembre 2016.

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>					
	<b>Valori al 31.12.2015</b>	<b>Riclassifiche</b>	<b>Incrementi</b>	<b>Decrementi</b>	<b>Altre Variazioni</b>	<b>Valori al 31.12.2016</b>
<b>In conto esercizio</b>	10.767	(749)	9.957	(2.069)	(115)	17.792
<b>In conto impianti</b>	793	749	277	(1.070)	-	749
<b>Totale</b>	<b>11.560</b>	<b>-</b>	<b>10.234</b>	<b>(3.139)</b>	<b>(115)</b>	<b>18.541</b>

## 11 Rimanenze

Di seguito la consistenza delle rimanenze di magazzino al 31 dicembre 2016 e la relativa variazione rispetto all'esercizio precedente:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>31.12.2016</b>	<b>31.12.2015</b>	<b>Variazione</b>
Materie prime, sussidiarie e di consumo	3.442	3.059	383
Fondo svalutazione	(131)	(131)	-
<b>Valore netto</b>	<b>3.311</b>	<b>2.928</b>	<b>383</b>
<b>Acconti</b>	-	-	-
<b>Totale Rimanenze</b>	<b>3.311</b>	<b>2.928</b>	<b>383</b>

La voce risulta così composta:

<b>Materiali</b>	<b>Valore lordo</b>	<b>F.do Svalutazione</b>	<b>Rim. 31.12.2016</b>
Carburanti	520	-	520
Lubrificanti	57	-	57
Ricambi	2.864	(131)	2.733
	<b>3.442</b>	<b>(131)</b>	<b>3.311</b>

Al 31 dicembre 2016 si rileva una variazione in aumento dello stock di magazzino di 432 migliaia di euro strettamente legata all'operatività principalmente della Struttura Manutenzione autobus.

## 12 Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2016			31.12.2015			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
	<i>valori in migliaia di euro</i>								
Clienti ordinari	-	9.820	9.820	-	8.000	8.000	-	1.820	1.820
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	-	39.044	39.044	-	33.680	33.680	-	5.364	5.364
- Contratto di Servizio verso lo Stato	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Crediti verso società del Gruppo	-	18.408	18.408	-	20.003	20.003	-	(1.595)	(1.595)
Altri crediti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>67.272</b>	<b>67.272</b>	<b>-</b>	<b>61.685</b>	<b>61.685</b>	<b>-</b>	<b>5.587</b>	<b>5.587</b>
Fondo svalutazione	-	(4.842)	(4.842)	-	(2.737)	(2.737)	-	(2.105)	(2.105)
<b>Totale netto fondo svalutazione</b>	<b>-</b>	<b>62.429</b>	<b>62.429</b>	<b>-</b>	<b>58.948</b>	<b>58.948</b>	<b>-</b>	<b>3.482</b>	<b>3.482</b>

I Crediti commerciali al 31 dicembre 2016 si attestano a 62.429 migliaia di euro con una variazione netta in aumento di 3.482 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente. Con riferimento ai crediti per contratti di servizio attivi verso gli Enti affidanti, l'esercizio 2016 è stato caratterizzato, da:

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

Nel dettaglio il valore iscritto nei "**Clienti ordinari**", rappresentato principalmente dall'ammontare dei crediti commerciali verso il mercato, generati, pertanto, dallo svolgimento del servizio di noleggio e turismo, presenta una variazione in aumento di 1.820 migliaia di euro legata ad un maggiore livello di servizio svolto nell'esercizio.

I crediti commerciali invece generati dai "Contratti di servizio verso le Regioni" (iscritti nei confronti delle società consortili che gestiscono i relativi contratti del TPL) si attestano ad un valore di 39.044 migliaia di euro con un incremento di 5.364 migliaia di euro rispetto al 2015, risentendo dei ritardi nei pagamenti da parte degli Enti pubblici come sopra meglio precisato.

I "Crediti verso società del Gruppo" si attestano a 18.408 migliaia di euro (variazione in diminuzione di 1.595 migliaia di euro) fanno riferimento per 13.638 migliaia di euro ai rapporti con le società controllate principalmente per attività di service e distacchi di personale. La restante parte è relativa ai rapporti sorti con le altre società del gruppo in particolare relativi ai rapporti di Trenitalia per i servizi sostitutivi svolti dalla Società prima della costituzione di Busitalia Rail Service.

### 13 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

Descrizione	valori in migliaia di euro		
	31.12.2016	31.12.2015	Variazione
Depositi bancari e postali	12.204	5.732	6.472
Assegni	30	40	(10)
Denaro e valori in cassa	24	26	(2)
Conti correnti di tesoreria	-	-	-
Operazione pronti c/termine	-	-	-
Altro	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>12.258</b>	<b>5.798</b>	<b>6.460</b>

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

Il dato relativo all'assorbimento del flusso di cassa da attività operativa (per le dinamiche finanziarie si rimanda al prospetto di Rendiconto finanziario) conferma la rilevanza della criticità derivante da un andamento nei pagamenti da parte degli Enti affidanti né omogeneo né programmabile. La Società conseguentemente ha attivato da un lato le necessarie azioni nei confronti degli stessi Enti e – dall'altro – sta ponendo in essere interventi finalizzati ad accrescere il flusso derivante da incassi dalla clientela, sia attraverso modalità strutturate di lotta all'evasione, sia attraverso un potenziamento delle attività relative ai servizi a mercato, sia attraverso richieste di riequilibrio nella politica tariffaria.

### 14 Crediti tributari

La voce è così dettagliata:

Descrizione	valori in migliaia di euro		
	31.12.2016	31.12.2015	Variazione
Acconti IRAP	222	618	(396)
Acconti IRES	254	-	254
<b>Totale</b>	<b>476</b>	<b>618</b>	<b>(142)</b>

La determinazione del carico fiscale corrente registra un'eccedenza di acconti versati a titolo di IRAP 2016 di 222 migliaia di euro.

## **15 Patrimonio netto**

Le variazioni intervenute negli esercizi 2016 e 2015 per le principali voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto all'inizio delle note di bilancio.

### **Capitale sociale**

Il capitale sociale della società al 31 dicembre 2016, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 73.000.000 di quote da nominali euro 1,00 cadauno, per un totale di 73.000 migliaia di euro. Il socio unico in data 29 luglio 2016 ha deliberato un aumento del Capitale sociale pari a 42.000 migliaia di euro attraverso la conversione di finanziamenti erogati in esercizi precedenti pari complessivamente a 30.988 migliaia di euro, la conversione del finanziamento erogato nel 2016 pari a 5.000 migliaia di euro e per la restante parte di 6.012 migliaia di euro attraverso versamento di liquidità.

### **Riserva Legale**

La Riserva legale della società al 31 dicembre 2016 risulta di 1.159 migliaia di euro incrementata rispetto all'esercizio precedente di 419 migliaia di euro per effetto della destinazione del 5% dell'utile d'esercizio 2015 come da delibera assembleare di approvazione della Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2015 del 3 maggio 2016 e per 8 migliaia di euro fa riferimento alla destinazione dell'utile dell'esercizio 2014 della società Umbria mobilità Esercizio poi fusa per incorporazione in Busitalia.

### **Riserve diverse**

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

### **Riserve di valutazione**

La riserva di valutazione si attesta complessivamente ad un valore negativo di 3.170 migliaia di euro e fa riferimento alla valutazione attuariale del TFR che nel corso dell'esercizio ha subito un ulteriore incremento per effetto delle perdite da attualizzazione rilevate dalla perizia dell'attuario pari a 235 migliaia di euro al netto delle imposte.

### **Utili/(Perdite) portati a nuovo**

Gli utili (perdite) portati a nuovo presentano al 31 dicembre 2016 un saldo di 3.317 migliaia di euro.

La variazione positiva di 7.964 migliaia di euro del 2016 fa riferimento all'ammontare degli utili dell'esercizio 2015 destinati a nuovo come da delibera assembleare di approvazione della Relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2015 del 3 maggio 2016.

### **Risultato dell'esercizio**

Il reddito netto, maturato nello svolgimento della normale attività produttiva, è pari a 4.020 migliaia di euro.

**16 Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine**

La voce ammonta a 34.442 migliaia di euro ed è così dettagliata:

*valori in migliaia di euro*

<b>Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente</b>	<b>31.12.2016</b>	<b>31.12.2015</b>	<b>Variazione</b>
Prestiti obbligazionari	-	-	-
Finanziamenti da banche	-	437	(437)
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-
Passività per <i>leasing</i> finanziari	-	-	-
Finanziamenti da soci	-	-	-
Debiti finanziari verso società del Gruppo	18.873	11.462	7.411
Altro	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>18.873</b>	<b>11.899</b>	<b>6.974</b>

<b>Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine</b>	<b>31.12.2016</b>	<b>31.12.2015</b>	<b>Variazione</b>
Prestiti obbligazionari (breve termine)	-	-	-
Finanziamenti da banche (breve termine)	479	666	(187)
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	-	1.595	(1.595)
Passività per <i>leasing</i> finanziari (breve termine)	-	-	-
Finanziamenti da soci (breve termine)	-	30.988	(30.988)
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	15.089	11.293	3.796
Altro (breve termine)	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>15.568</b>	<b>44.542</b>	<b>(28.973)</b>

<b>Totale Finanziamenti</b>	<b>34.442</b>	<b>56.441</b>	<b>(21.999)</b>
-----------------------------	---------------	---------------	-----------------

I **"Debiti finanziari verso società del Gruppo"** a medio e lungo termine ricomprendono il debito residuo dei finanziamenti concessi dalla consociata Fercredit per l'acquisizione degli investimenti sostanzialmente relativi agli autobus che al 31 dicembre 2016 si attestano a 29.934 migliaia di euro (comprensivi della quota corrente pari a 11.061 migliaia di euro). Nella quota a breve termine dei Debiti finanziari verso società del Gruppo sono ricompresi 4.028 migliaia di euro relativi agli anticipi concessi con la formula del factoring sempre alla consociata Fercredit.

La voce **"Finanziamenti da banche"** pari a 479 migliaia di euro fa riferimento al debito residuo del mutuo decennale acceso nel 2007 dalla incorporata Umbria Mobilità Esercizio e che concluderà il piano di ammortamento alla fine dell'esercizio 2017.

Tra le variazioni significative rispetto all'esercizio precedente si evidenzia la:

- diminuzione di 30.988 migliaia di euro relativa al finanziamento concesso dalla controllante per lo svolgimento di operazioni straordinarie convertito in Capitale Sociale (si rinvia a quanto indicato nel paragrafo "Capitale Sociale");

- diminuzione di 1.595 migliaia di euro relativo al debito verso il factor Mediocredito italiano trasferito a Busitalia dall'operazione di scissione di Sita S.p.A. che è stato liquidato nel mese di marzo 2016.

## 17 TFR e altri benefici ai dipendenti

valori in migliaia di euro

	31.12.2016	31.12.2015
Valore attuale obbligazioni TFR	22.279	23.280
Valore attuale obbligazioni CLC	-	-
Valore attuale obbligazioni Altri benefici ai dipendenti	-	-
<b>Totale valore attuale obbligazioni</b>	<b>22.279</b>	<b>23.280</b>

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

valori in migliaia di euro

	2016	2015
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	<b>23.280</b>	<b>12.707</b>
Acquisizioni di ramo	-	12.535
Service Costs	-	-
Interest cost (*)	238	236
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	309	(669)
Anticipi/utilizzi e altre variazioni	(1.547)	(1.529)
<b>Totale obbligazioni a benefici definiti</b>	<b>22.279</b>	<b>23.280</b>

(\*) con rilevazione a Conto Economico

### Ipotesi attuariali

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

	2016	2015
Tasso di attualizzazione TFR	0,86%	1,39%
Tasso di attualizzazione CLC	-	-
Tasso annuo incremento TFR per il 2016	2,63%	3%
Tasso annuo incremento TFR per il 2017	2,85%	-
Tasso annuo incremento TFR per il 2018 e il 2019	2,70%	-
Tasso annuo incremento TFR dal 2020 in poi	3,00%	-
Tasso di inflazione TFR per il 2016	1,50%	1,5%
Tasso di inflazione TFR per il 2017	1,80%	-
Tasso di inflazione TFR per il 2018 e il 2019	1,60%	-
Tasso di inflazione TFR dal 2020 in poi	2,00%	-
Tasso di inflazione CLC per il 2016	-	-
Tasso di inflazione CLC per il 2017	-	-
Tasso di inflazione CLC per il 2018 e il 2019	-	-

Tasso di inflazione CLC dal 2020 in poi	-	-
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti TFR	5,00%	5,00%
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti CLC	-	-
Tasso atteso di anticipazioni	1,00%	1,00%
Probabilità di decesso	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti AGO	

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

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

*valori in migliaia di euro*

	TFR	CLC	Altri benefici definiti ai dipendenti
Tasso di inflazione + 0,25%	22.537	-	-
Tasso di inflazione - 0,25%	22.025	-	-
Tasso di attualizzazione +0,25%	21.872	-	-
Tasso di attualizzazione -0,25%	22.700	-	-
Tasso di <i>turnover</i> +1%	22.157	-	-
Tasso di <i>turnover</i> -1%	22.414	-	-
<i>Duration</i> del piano	8,0		
Erogazione 1° anno	2.038		
Erogazione 2° anno	1.818		
Erogazione 3° anno	1.207		
Erogazione 4° anno	1.773		
Erogazione 5° anno	1.945		

## 18 Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2016 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve:

*valori in migliaia di euro*

Fondi rischi e oneri	31.12.2015	Acc. nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2016
F.do ristrutturazione industriale	-	-	-	-	-
F.do manutenzione ordinaria	2.500	-	-	-	2.500
Fondo imposte	-	-	-	-	-
Altri fondi	6.184	-	(1.675)	-	4.509
<b>Totale non corrente</b>	<b>8.684</b>	<b>-</b>	<b>(1.675)</b>	<b>-</b>	<b>7.009</b>

Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	31.12.2015	Acc.ti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2016
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	-	-	-	-	-
<b>Totale corrente</b>	-	-	-	-	-

I "Fondi per rischi ed oneri" al 31 dicembre 2016 si attestano a 7.009 migliaia di euro con una variazione in diminuzione, rispetto al 31 dicembre 2015 di 1.675 migliaia di euro.

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

*valori in migliaia di euro*

	2015	Altre variazioni	Acc.ti	Utilizzi	Riclassifiche	2016
Fondo rinnovo CCNL	<b>530</b>	-	-	(588)	58	-
Fondo Bilaterale	<b>2.556</b>	-	-	(419)	(137)	<b>2.000</b>
Fondo cause lavoro e II° livello	<b>1.838</b>	-	-	(568)	79	<b>1.349</b>
Fondo cause fornitori e terzi	<b>260</b>	-	-	(100)	-	<b>160</b>
Fondo manutenzione ordinaria	<b>2.500</b>	-	-	-	-	<b>2.500</b>
Fondo Tasse	<b>1.000</b>	-	-	-	-	<b>1.000</b>
<b>Totale non corrente</b>	<b>8.684</b>	-	-	<b>(1.675)</b>	-	<b>7.009</b>

Come evidenziato nella tabella sopra riportata, al 31 dicembre 2016 la Società ha:

- riclassificato 137 migliaia di euro del Fondo rischi ed oneri, precedentemente costituito per "Erogazione delle Prestazioni Straordinarie previste dal Fondo Bilaterale" nel Fondo cause lavoro per 79 migliaia di euro e per 58 migliaia di euro nel Fondo rinnovo CCNL;
- utilizzato 588 migliaia di euro per la copertura dei maggiori costi sostenuti dalla Società nell'esercizio 2016 a seguito dell'erogazione della quota dell' "una-tantum" prevista dall'accordo CCNL degli autoferrovieri-internavigatori siglato in data 28 novembre 2015 per il periodo di vacanza contrattuale 2012-2014;
- convertito 285 migliaia di euro in debiti verso il personale a seguito delle valutazioni effettuate dalla Società relativamente alle performance manageriali dei propri dipendenti;
- utilizzato 134 migliaia di euro per l'MBO erogato nel corso dell'esercizio 2016 e di competenza del periodo precedente;
- erogato 568 migliaia di euro a seguito della definizione di vertenze di natura giuslavoristica, sorte con il personale dipendente principalmente per rivendicazioni contrattuali, il cui esito giudiziario ha determinato soccombente la Società;
- convertito 100 migliaia di euro in debito verso Sita S.p.A. in liquidazione per la chiusura della Transazione Arpa.

In merito al Fondo Bilaterale, si fa presente che lo stesso è relativo alla prospettiva che anche in Busitalia la gestione del turn over previsto nel Piano industriale 2017-2026 venga effettuata secondo le logiche previste dall'accordo sindacale

stipulato in data 8 luglio 2013 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 (ASpI);
- 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 sopra descritto, e nelle logiche proprie del Piano industriale 2017-2026, 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.

**19 Altre passività non correnti e correnti**

Le voci di debito sono così dettagliate:

valori in migliaia di euro

	31.12.2016			31.12.2015			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	-	66	66	-	1.111	1.111	-	(1.045)	(1.045)
Acconti verso clienti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic.Soc.	-	3.356	3.356	-	3.571	3.571	-	(216)	(216)
Debiti per IVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri debiti verso società del Gruppo	-	4.817	4.817	-	4.080	4.080	-	738	738
Debiti per consolidato fiscale	-	680	680	-	716	716	-	(36)	(36)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	29	12.674	12.703	13	14.047	14.060	16	(1.373)	(1.357)
<b>Totale</b>	<b>29</b>	<b>21.592</b>	<b>21.621</b>	<b>13</b>	<b>23.525</b>	<b>23.538</b>	<b>16</b>	<b>(1.933)</b>	<b>(1.917)</b>

La voce "Altre passività correnti" si attesta a 21.592 migliaia di euro al 31 dicembre 2016 con una variazione netta in diminuzione di 1.933 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente determinata principalmente dai seguenti fattori:

- riduzione 1.045 migliaia di euro a fronte dell'allocazione nell'esercizio dei contributi in conto investimenti stanziati dalla Regione;
- riduzione 1.373 migliaia di euro della voce "altri debiti" determinata principalmente:
  - dalla diminuzione dei debiti verso il personale pari a 363 migliaia di euro a seguito dell'erogazione dell'"*una-tantum*" prevista dal rinnovo dell'accordo CCNL degli autoferrotranvieri-internavigatori di competenza della Direzione Umbria;
  - dalla riduzione dell'importo delle franchigie assicurative pari a 265 migliaia di euro;
  - dalla diminuzione dei debiti tributari per ritenute alla fonte operate dalla Società pari a 356 migliaia di euro;
- riduzione di 216 migliaia di euro dei debiti verso Istituti previdenziali, pertanto legati al personale dipendente e relativi agli oneri contributivi regolarmente versati nel mese di gennaio 2017;
- incremento degli "Altri debiti verso società del Gruppo" di 738 migliaia di euro determinato principalmente dall'incremento dell'esposizione nei confronti della controllata Busitalia Veneto relative a transazioni effettuate nell'esercizio dalla controllante ma di competenza della controllata in quanto relative al periodo antecedente il conferimento del "ramo TPL Veneto" avvenuto in data 1° aprile 2015.

**20 Debiti commerciali non correnti e correnti**

La voce risulta così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	31.12.2016			31.12.2015			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori	-	19.535	19.535	-	27.182	27.182	-	(7.648)	(7.648)
Acconti commerciali	-	18	18	-	10	10	-	8	8
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	-	15.247	15.247	-	11.235	11.235	-	4.012	4.012
<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>34.800</b>	<b>34.800</b>	<b>-</b>	<b>38.428</b>	<b>38.428</b>	<b>-</b>	<b>(3.628)</b>	<b>(3.628)</b>

I Debiti commerciali correnti si attestano a 34.800 migliaia di euro al 31 dicembre 2016 con un decremento di 3.628 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2015 determinata prevalentemente dalla:

- diminuzione dei debiti verso fornitori generici pari 7.648 migliaia di euro per effetto dei pagamenti effettuati negli ultimi mesi dell'esercizio e strettamente connessi alla liquidità di periodo della Società;
- incremento di 4.012 migliaia di euro dei debiti v/società del Gruppo in particolare afferenti ai debiti per contratti di service e distacchi di personale verso la controllante FSI per 1.524 migliaia di euro oltre ad incrementi nell'esposizione verso la società controllata Ataf Gestioni per i distacchi di personale di 224 migliaia di euro e incrementi verso la società controllata Savit principalmente per debiti manutentivi di 1.660 migliaia di euro.

**21 Ricavi delle vendite e delle prestazioni**

I "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" si attestano a 119.956 migliaia di euro al 31 dicembre 2016 con una variazione in diminuzione di 10.603 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente.

Di seguito il dettaglio delle linee di business che costituiscono la voce e le relative variazioni rispetto al 2015:

valori in migliaia di euro

	2016	2015	Variazione
<b>Ricavi da mercato</b>	<b>44.166</b>	<b>48.379</b>	<b>(4.213)</b>
T.P.L. Toscana Extraurbano	8.557	8.357	200
T.P.L. Veneto Extraurbano	-	5.092	(5.092)
T.P.L. Veneto Urbano	-	123	(123)
T.P.L. Umbria Gomma (Perugia-Spoleto-Terni)	17.806	17.950	(144)
T.P.L. Umbria Ferro	8.032	7.508	524
Navigazione Umbria	1.193	1.165	28
Mobilità alternativa	-	12	(12)
Servizi a Mercato Toscana	5.955	6.078	(123)
Servizi a Mercato Umbria	2.623	2.093	530
<b>Ricavi da Regioni</b>	<b>75.610</b>	<b>81.900</b>	<b>(6.290)</b>
Toscana	17.200	16.989	211
Veneto	-	6.983	(6.983)
Umbria Gomma	49.374	49.029	345

Umbria Ferro	7.150	7.016	134
Umbria Navigazione	700	700	-
Mobilità alternativa	1.186	1.183	3
<b>Altri ricavi da servizi</b>	<b>180</b>	<b>280</b>	<b>(100)</b>
<b>Totale</b>	<b>119.956</b>	<b>130.559</b>	<b>(10.603)</b>

I **"Ricavi da mercato"** si attestano a 44.166 migliaia di euro con una variazione netta in diminuzione rispetto al 2015 di 4.213 migliaia di euro determinata dai seguenti fattori:

- riduzione di 5.215 migliaia di euro relativamente ai corrispettivi del TPL extraurbano e urbano del Veneto in quanto in data 1° aprile 2015 il "Ramo TPL Veneto" è stato conferito nella società controllata Busitalia Veneto S.p.A. pertanto nell'esercizio 2016 non si rilevano i relativi ricavi del ramo;
- decremento di 144 migliaia di euro dei ricavi del TPL Umbria gomma a seguito dei minori incassi da titoli di viaggio registrati nell'esercizio rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente;
- decremento di 123 migliaia di euro dei ricavi da "servizi a mercato Toscana" determinato dall'effetto congiunto di incrementi degli incassi da titoli di viaggio dei servizi "Vola in bus" (linee di collegamento di Firenze con l'aeroporto) e "The Mall" (linea di collegamento di Firenze con l'outlet del territorio) rispettivamente di 147 migliaia di euro e 162 migliaia di euro, e dai decrementi di circa 432 migliaia di euro del servizio noleggi in forte riduzione nell'esercizio;
- incremento dei corrispettivi da titoli di viaggio, pari a 200 migliaia di euro, relativi al Trasporto pubblico locale extraurbano su gomma nella Regione Toscana per effetto di maggiori incassi da titoli di viaggio;
- incremento di 530 migliaia di euro dei ricavi da "servizi a mercato" svolti dalla Direzione Umbria e legati al servizio Freccialink sviluppato nel corso del 2016 dalla controllata Busitalia Rail Service e svolto per la consociata Trenitalia;
- incremento di 524 migliaia di euro dei ricavi relativamente ai servizi TPL ferro svolti verso la consociata Trenitalia per effetto dei maggiori chilometri realizzati nell'esercizio 2016 in particolare sulla linea di collegamento Terni-Aquila.

Altre variazioni nette, pari complessivamente a 16 migliaia di euro, fanno riferimento a variazioni non riconducibili ad eventi particolari dell'esercizio e afferenti la navigazione e la mobilità alternativa.

I **"Ricavi da Regioni"** si attestano a 75.610 migliaia di euro con una variazione in diminuzione di 6.290 migliaia di euro determinata principalmente dai seguenti fattori:

- riduzione dei ricavi di servizio verso la Regione Veneto di 6.983 migliaia di euro per effetto del conferimento del "Ramo TPL Veneto" come indicato nel primo punto della variazione dei Ricavi da mercato;
- maggiori corrispettivi, pari a 211 migliaia di euro, per l'erogazione del Trasporto pubblico locale extraurbano su gomma nella Regione Toscana, attraverso la partecipazione ai Consorzi costituiti in S.c.a.r.l.. Per il dettaglio relativo agli effetti della transazione intervenuta tra la Città Metropolitana e le Società consortili si rimanda al commento al conto economico riclassificato nella relazione sulla gestione;

- maggiori corrispettivi, pari complessivamente a 345 migliaia di euro, dalla Regione Umbria, strettamente connessi agli eventi sismici che hanno caratterizzato il territorio umbro nel corso dell'anno e che hanno comportato un incremento del servizio gomma.

Gli "altri ricavi da servizi" si attestano a 180 migliaia di euro con una variazione in diminuzione di 100 migliaia di euro rispetto al 2015 per effetto di minori noleggi a freddo di treni effettuati nell'esercizio 2016 rispetto al 2015.

## 22 Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>Variazione</b>
Contributi sul personale	9.639	9.266	373
Corrispettivi Minimetro'	3.256	3.503	(247)
Ricavi da gestione immobiliare	1.369	1.324	45
Rimborsi e recuperi diversi	988	1.364	(376)
Service verso controllate	3.810	3.525	285
Provvigioni attive e vendita bigl. di terzi	388	384	4
Parcheggi nelle stazioni	780	736	44
Indennizzi assicurativi attivi	393	310	83
Servizi a bus di terzi	2.601	2.398	203
Multe e penalità	246	131	115
Altre prestazioni e proventi diversi	367	749	(382)
Vendita materiali	2	-	2
Plusvalenze ordinarie	2	19	(17)
<b>Totale</b>	<b>23.840</b>	<b>23.709</b>	<b>132</b>

La voce "Altri proventi" si attesta a 23.840 migliaia di euro al 31 dicembre 2016 con una variazione in aumento di 132 migliaia di euro. Complessivamente la voce, rispetto all'esercizio precedente, presenta delle variazioni legate principalmente ai seguenti fattori:

- incremento di 285 migliaia di euro del conto "service verso controllate" che include i ricavi per servizi amministrativi e strategici resi dalla Società nei confronti delle sue controllate. L'incremento è attribuibile principalmente ai servizi resi alla Società Busitalia Veneto che nel 2016 comprendevano una competenza di dodici mesi invece dei nove mesi del 2015;
- incremento di 373 migliaia di euro del conto "contributi sul personale" che include il riconoscimento dalle Regioni dei maggiori oneri relativi alla contrattazione CCNL autoferrotranvieri, spettanti alle aziende di trasporto, per effetto principalmente della sopravvenienza registrata nel periodo a seguito degli incassi di importi relativi ad "oneri di malattia 2009-2011" il cui credito era stato precedentemente svalutato dalla Società;
- decremento di 247 migliaia di euro dei "corrispettivi Minimetro" di periodo;
- decremento di 382 migliaia di euro del conto "altre prestazioni e proventi diversi" dove nel 2015 erano ricompresi gli importi relativi alle sopravvenienze attive generate dalle cancellazione degli interessi di mora fatturati in esercizi precedenti dalla società controllata Savit S.r.l. a seguito della relativa rinuncia all'incasso;

- decremento di 376 migliaia di euro del conto "rimborsi e recuperi diversi", dovuti principalmente a rapporti nei confronti della società Busitalia Rail Service S.r.l..

Le altre variazioni nette sono frutto di eventi non significativi verificatisi nel corso dell'esercizio.

### 23 Costo del personale

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

valori in migliaia di euro

	2016	2015	Variazione
• Salari e stipendi	53.974	53.802	172
• Oneri sociali	15.747	15.948	(201)
• Altri costi del personale a ruolo	-	-	-
• Trattamento di fine rapporto	3.597	3.624	(27)
• Rival. Indennità di buona uscita	-	-	-
• Service Costs TFR/CLC	-	-	-
• Service Costs altri benefici definiti ai dipendenti	-	-	-
• Rimborsi per distacco personale	(2.782)	(2.140)	(642)
• Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	-	20	(20)
<b>Personale a ruolo</b>	<b>70.536</b>	<b>71.255</b>	<b>(719)</b>
• Salari e stipendi	215	160	55
• Oneri sociali	-	-	-
• Altri costi del personale autonomo e collaborazioni	-	-	-
• Personale Autonomo e Collaborazioni accantonamenti e rilasci	-	-	-
<b>Personale Autonomo e Collaborazioni</b>	<b>215</b>	<b>160</b>	<b>55</b>
• Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	1.517	1.443	74
• Altri costi collegati al personale	1.763	1.743	20
• Altri costi del personale accantonamenti e rilasci	-	-	-
<b>Altri costi</b>	<b>3.280</b>	<b>3.185</b>	<b>95</b>
<b>Totale</b>	<b>74.030</b>	<b>74.600</b>	<b>(570)</b>

Il "costo del personale" si attesta a 74.030 migliaia di euro al 31 dicembre 2016 e fa riferimento al costo di tutte le componenti del personale a ruolo, ai collaboratori e distaccati oltre agli altri costi collegati al personale. Per una più puntuale analisi del delta con il 2015, dato che lo stesso è fortemente influenzato dalle operazioni straordinarie intervenute nel 2015, si rimanda a quanto riportato nell'analisi del conto economico riclassificato nella relazione sulla gestione.

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

	2016	2015	Variazione
<b>Personale</b>			
Dirigenti	13	6	7
Quadri	42	17	25
Altro personale	1.537	606	931
<b>Totale</b>	<b>1.592</b>	<b>629</b>	<b>963</b>

A livello di consistenza media del personale si rileva una rilevante variazione, rispetto all'esercizio precedente, determinata dal fatto che l'operazione di fusione per incorporazione dell'ex Umbria mobilità esercizio avvenuta con decorrenza 1° dicembre 2015 di fatto non ha impattato sulla consistenza media del personale della Società nonostante gli effetti economici dell'operazione siano stati retrodatati al 1° gennaio 2015.

Conseguentemente il costo del personale riflette tutte le mensilità di competenza di ciascun esercizio che però non hanno determinato impatti diretti sulla consistenza media.

Diversamente ha impattato sulla consistenza media e sul costo del lavoro l'operazione di conferimento del "ramo TPL Veneto" avvenuta con decorrenza 1° aprile 2015. La consistenza media del personale al 31 dicembre 2015 includeva, per il periodo gennaio-marzo 2015 il personale incluso nel relativo ramo e conseguentemente anche il relativo costo di competenza.

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

La voce è così dettagliata:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>Variazione</b>
Materiali e materie di consumo	2.092	2.642	(550)
Energia elettrica e combustibili per la trazione	12.224	15.552	(3.328)
Illuminazione e forza motrice	-	-	-
Variazione delle giacenze di immobili e terreni <i>di trading</i>	-	-	-
Accantonamenti e rilasci	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>14.315</b>	<b>18.194</b>	<b>(3.879)</b>

Il costo delle "materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" si attesta a 14.315 migliaia di euro e fa riferimento per oltre l'85% al costo dei combustibili utilizzati per la trazione dei mezzi utilizzati per lo svolgimento del servizio e per la restante parte è attribuibile ai materiali di ricambio e merci utilizzate dai magazzini della Società.

Rispetto al 31 dicembre 2015 si rileva una variazione in diminuzione di 3.879 migliaia di euro riconducibile, oltre alle modifiche nel perimetro conseguente alle operazioni straordinarie più volte ricordate, alla riduzione del prezzo del petrolio dei primi sei mesi dell'esercizio.

**25 Costi per servizi**

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>Variazione</b>
Altre prestazioni collegate al trasporto	1.061	945	116
Pedaggio	18	47	(29)
<b>Prestazioni per il trasporto</b>	<b>1.079</b>	<b>992</b>	<b>87</b>
			-
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	1.140	1.619	(478)
Manutenzioni accantonamenti e rilasci	13.317	16.147	(2.830)
<b>Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati</b>	<b>14.457</b>	<b>17.765</b>	<b>(3.308)</b>
<b>Servizi immobiliari e utenze</b>	<b>2.104</b>	<b>2.369</b>	<b>(265)</b>
<b>Servizi amministrativi ed informatici</b>	<b>1.725</b>	<b>1.676</b>	<b>49</b>
<b>Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità</b>	<b>72</b>	<b>18</b>	<b>54</b>
Prestazioni professionali e consulenze	901	571	330
Assicurazioni	4.568	5.431	(864)
Costi comuni di Gruppo	939	539	400
Consulenze	3	102	(99)
Altri costi per servizi accont.e rilasci	-	1.000	(1.000)
Provvigioni alle agenzie	1.034	1.286	(252)
Servizi di subaffidamento TPL	2.149	3.183	(1.034)
Altro	1.269	1.355	(86)
<b>Diversi</b>	<b>10.863</b>	<b>13.467</b>	<b>(2.604)</b>
<b>Totale</b>	<b>30.300</b>	<b>36.287</b>	<b>(5.987)</b>

La voce **"Costi per servizi"** si attesta a 30.300 migliaia di euro al 31 dicembre 2016 con una variazione complessiva in diminuzione di 6.146 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente principalmente determinata dai seguenti fattori:

- Riduzione di 3.308 migliaia di euro nel conto **"manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltanti"** in parte in conseguenza dell'utilizzo di del fondo istituito nel 2015 per far fronte alle esigenze di manutenzione del parco rotabile oltre a 1.308 milioni di euro circa relativi ai costi dei primi tre mesi dell'esercizio 2015 di competenza del "ramo TPL Veneto" conferito e pertanto non rilevato nell'esercizio 2016;
- Riduzione di 2.604 migliaia di euro del conto **"Diversi"** imputabile per 1.338 migliaia di euro ai tre mesi di competenza del "ramo TPL Veneto" come indicato nel punto precedente e come specificato nella Relazione sulla gestione e per 1 milione di euro all'accantonamento effettuato nel 2015 relativamente al rischio stimato dalla Società di maggiori costi da sostenere (di competenza della Direzione Umbria) a seguito dell'aggiornamento delle volture post operazione di fusione. Le altre variazioni, delle singole categorie di costo, complessivamente pari a 266 migliaia di euro sono riconducibili alla normale operatività della Società orientata, nel corso dell'esercizio, ad un contenimento dei costi.

**26 Costi per godimento beni di terzi**

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

valori in migliaia di euro

	2016	2015	Variazione
Canoni di locazione, oneri condom. e Imposta di registro	2.880	2.850	30
Noli e indennizzi di materiale rotabile	205	164	41
Noleggio materiale informatico	130	260	(130)
Accantonamenti e rilasci	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>3.215</b>	<b>3.274</b>	<b>(59)</b>

La voce "costi per godimento beni di terzi" si attesta al 31 dicembre 2016 a 3.215 migliaia di euro sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente, con una riduzione di 59 migliaia di euro.

## 27 Altri costi operativi

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

valori in migliaia di euro

	2016	2015	Variazione
Altri costi	2.537	2.411	126
Minusvalenze	121	25	97
Oneri di gestione Pool da aziende di trasporto	1.793	1.936	(143)
Accantonamenti e rilasci	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>4.451</b>	<b>4.371</b>	<b>80</b>

La voce "Altri costi operativi" si attesta a 4.451 migliaia di euro sostanzialmente in linea rispetto al 2015, registrando una variazione in aumento di 80 migliaia di euro.

Nell'importo sono ricompresi i valori relativi alle compartecipazioni a consorzi e fondazioni del valore complessivo di 1.793 migliaia di euro, le minusvalenze generate dalla dismissione per vendita/rottamazione di investimenti del valore di 121 migliaia di euro e altri costi relativi prevalentemente a tasse di possesso automezzi, imposte di registro ed altre imposte e tasse di competenza dell'esercizio del valore complessivo di 2.537 migliaia di euro.

## 28 Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2016	2015	Variazione
Ammortamento attività immateriali e materiali	<b>9.506</b>	<b>9.720</b>	<b>(214)</b>
· Ammortamento attività immateriali	611	531	79
· Ammortamento attività materiali	8.895	9.189	(294)
Utilizzo fondo rettifiche ammortamenti	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>9.506</b>	<b>9.720</b>	<b>(214)</b>

Gli "Ammortamenti" si attestano a 9.506 migliaia di euro al 31 dicembre 2016 con una variazione in diminuzione di 214 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente determinata dall'effetto contrapposto della riduzione delle quote di ammortamenti della categoria "beni in leasing" a seguito del riscatto effettuato nell'esercizio (come indicato nello specifico paragrafo) e dall'incremento delle quote di ammortamento delle altre categorie di beni per effetto degli investimenti effettuati nel periodo.

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

La voce è di seguito dettagliata:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>Variazione</b>
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	-	-	-
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	-	-	-
Rettifiche e riprese di valore su crediti	2.414	658	1.756
<b>Totale</b>	<b>2.414</b>	<b>658</b>	<b>1.756</b>

La voce si attesta a 2.414 migliaia di euro con una variazione in aumento di 1.756 migliaia di euro rispetto al 2015 determinata dalle svalutazioni effettuate sul portafoglio crediti della Società in essere al 31 dicembre 2016.

Nello specifico la Società ha effettuato una valutazione analitica dei crediti, basandosi principalmente sul rischio controparte e sull'*ageing* dello scaduto.

## 30 Accantonamenti

La società non ha effettuato accantonamenti nell'esercizio.

## 31 Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>Variazione</b>
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	-	2.486	(2.486)
Proventi finanziari diversi	1	5	(4)
Dividendi	1.252	1.438	(186)
Rivalutazioni di attività finanziarie	-	-	-
Interessi diversi da controllate	41	105	(64)
<b>Totale</b>	<b>1.294</b>	<b>4.034</b>	<b>(2.740)</b>

Il saldo della voce **"Proventi finanziari"** si attesta a 1.294 migliaia di euro al 31 dicembre 2016 e risulta quasi interamente riferibile ai dividendi deliberati nell'esercizio 2016 dalla controllata Busitalia Rail Service S.r.l..

La variazione in diminuzione di 2.740 migliaia di euro risulta principalmente determinata dal valore della plusvalenza, realizzata nel 2015, di 2.486 migliaia di euro, e relativa al disallineamento tra valori contabili e valori di perizia dell'operazione di conferimento del "ramo Veneto".

### 32 Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>Variazione</b>
Oneri finanziari su debiti	1.705	1.902	(197)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	238	236	2
Oneri finanziari diversi	-	-	-
Svalutazioni di attività finanziarie	-	-	-
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>1.943</b>	<b>2.138</b>	<b>(195)</b>

Gli "Oneri finanziari" si attestano a 1.943 migliaia di euro al 31 dicembre 2016 con una variazione in diminuzione rispetto al 2015 di 195 migliaia di euro.

Il valore degli oneri risulta riconducibile per:

- 946 migliaia di euro agli interessi passivi su finanziamenti erogati dalla consociata Fercredit sottoscritti per la realizzazione degli investimenti principalmente degli autobus;
- 622 migliaia di euro agli interessi passivi delle linee di finanziamento ottenute dalla holding nell'ambito delle operazioni straordinarie di acquisizione e convertite nel corso dell'esercizio in Capitale sociale;
- 238 migliaia di euro relativi all'*Interest cost* determinato dall'attualizzazione del TFR al 31 dicembre 2016;
- 138 migliaia di euro relativi agli interessi passivi verso controparti bancarie.

### 33 Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

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

	<i>valori in migliaia di euro</i>		
	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>Variazione</b>
IRAP	403	348	55
IRES	1.377	1.377	-
Proventi da adesione cons. fiscale	(1.102)	(1.102)	-
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	218	(64)	282
<b>Totale</b>	<b>896</b>	<b>559</b>	<b>337</b>

L' imposta IRAP corrente ammonta a 403 migliaia di euro al 31 dicembre 2016 con una variazione in aumento di 55 migliaia di euro per effetto della diminuzione dei costi relativi agli ammortamenti deducibili.

L'IRES corrente si attesta a 275 migliaia di euro al netto dei proventi per adesione al consolidato fiscale.

La variazione negativa, pari a 337 migliaia di euro, risulta determinata principalmente dalla differenza negativa, generatasi nell'esercizio 2016, tra le imposte correnti effettive (risultanti dalla Dichiazioni dei redditi relativamente all'esercizio 2015) e le imposte correnti stimate in sede di chiusura del bilancio al 31 dicembre dell'esercizio precedente del valore complessivo di 218 migliaia di euro.

**Riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva**
*valori in migliaia di euro*

	<b>2016</b>		<b>2015</b>	
	€	%	€	%
Utile dell'esercizio	4.020		8.383	
Totale imposta sul reddito	896		559	
Utile ante imposte	4.916		8.942	
<b>Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)</b>	<b>1.352</b>	<b>27,50%</b>	<b>2.459</b>	<b>27,50%</b>
<b>Minori imposte</b>				
Restituzione accise	(477)		(637)	
Dividendi da partecipazioni	(327)		(376)	
Plusvalenza da conferimento Busitalia Veneto S.p.A.	-		(684)	
Altre variazioni in diminuzione	(50)		(329)	
Perdite esercizi precedenti	(1.102)		(1.102)	
<b>Maggiori imposte</b>				
Svalutazioni dell'esercizio	664		181	
Accantonamenti ai fondi	-		582	
Altre variazioni in aumento	215		178	
<b>Totale imposte correnti sul reddito (IRES)</b>	<b>275</b>	<b>5,59%</b>	<b>275</b>	<b>3,08%</b>
<b>IRAP</b>	<b>403</b>	<b>8,20%</b>	<b>348</b>	<b>3,89%</b>
<b>Differenza su stima imposte anni precedenti</b>	<b>218</b>		<b>(64)</b>	
<b>Totale fiscalità differita</b>	<b>-</b>		<b>-</b>	
<b>TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO</b>	<b>896</b>		<b>559</b>	

**34 Parti correlate**

Le parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali (IAS 24).

**Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche**

Le condizioni generali che regolano le eventuali operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità a normali condizioni di mercato.

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Benefici a breve termine	2.385	2.280
Benefici successivi al rapporto di lavoro	152	97
Altri benefici a lungo termine	-	-
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	-	-
<b>Totale</b>	<b>2.537</b>	<b>2.377</b>

**Altre operazioni con parti correlate**

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

<b>Denominazione</b>	<b>Rapporti attivi</b>	<b>Rapporti passivi</b>
<b>Imprese controllate</b>		
Ataf Gestioni	<u>Commerciali e diversi:</u> Provvigioni Distacchi di personale Ricavi e Recuperi diversi Service di Corporate <u>Finanziari:</u> Finanziamenti	<u>Commerciali e diversi:</u> Provvigioni Distacchi di personale Costi diversi
Busitalia Campania	<u>Commerciali e diversi:</u> Locazioni immobiliari Provvigioni Ricavi e Recuperi diversi Service di Corporate <u>Finanziari:</u> Finanziamenti	<u>Commerciali e diversi:</u> Provvigioni Costi diversi  <u>Finanziari:</u> <i>Cash pooling</i>
Busitalia Rail Service	<u>Commerciali e diversi:</u>	<u>Commerciali e diversi:</u>

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

	Autoservizi	Provvigioni
	Ricavi e Recuperi diversi	Costi diversi
	Service di Corporate	Autoservizi
	Distacchi di personale	
	<u>Finanziari:</u>	<u>Finanziari:</u>
	Dividendi	<i>Cash pooling</i>
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>	
	<i>Cash pooling/Finanziamenti</i>	
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>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>Altre imprese</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> Service di Corporate	
Rete Ferroviaria Italiana	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e Recuperi diversi Distacchi di personale	<u>Commerciali e diversi:</u> Prestazioni sanitarie
Sita in liquidazione	<u>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
Mercitalia Logistics	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Costi diversi
Trenord	<u>Commerciali e diversi:</u> Ricavi e recuperi diversi	<u>Commerciali e diversi:</u> Costi diversi
<b>Altre parti correlate</b>		
	<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
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 2016 delle transazioni con parti correlate.

## Rapporti commerciali e diversi:

valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2016					2016	
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
<b>Imprese controllate</b>							
Ataf Gestioni	4.223	599	-	-	-	(1.116)	819
Busitalia Rail Service	3.876	115	-	-	-	(42)	4.480
Busitalia Veneto	1.423	1.736	-	-	-	55	2.431
Savit	4.510	6.541	-	-	-	7.690	609
Busitalia Campania	1.209	-	-	-	-	(6)	-
<b>Controllanti</b>							
FS Italiane	338	6.811	-	-	-	1.290	-
<b>Altre imprese</b>							
Li-nea	57	1	-	-	-	7	47
CentoStazioni	4	4	-	-	-	1	-
Fercredit	362	135	-	-	-	77	-
Ferservizi	6	90	-	-	-	199	-
FS Sistemi Urbani	-	(18)	-	-	-	-	-
I-Mago	8	-	-	-	-	-	14
Rete Ferroviaria Italiana	26	251	-	-	-	382	11
Sita in liquidazione	3.116	3.865	-	-	-	334	-
Trenitalia	4.299	599	-	-	-	433	7.002
Firenze City Sightseeing	24	-	-	-	-	-	12
Grandi Stazioni Rail	16	14	-	-	-	14	-
Mercitalia Logistics	2	-	-	-	-	-	-
Trenord	(37)	1	-	-	-	-	-
<b>TOTALE IMPRESE GRUPPO</b>	<b>23.462</b>	<b>20.744</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>9.208</b>	<b>15.425</b>
<b>Altre parti correlate</b>							
Gruppo Finmeccanica	-	(77)	-	-	-	6	-
Gruppo Eni	-	(475)	-	-	-	1.575	-
Gruppo Enel	-	47	-	-	-	455	-
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	-	780	-	-	-	1.053	-
Gruppo Poste Italiane	-	-	-	-	-	-	3

PREVINDAI	-	-	-	-	-	-	-
Altri fondi previdenziali	-	20	-	-	-	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>23.462</b>	<b>21.039</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>12.297</b>	<b>15.428</b>

**Rapporti finanziari:***valori in migliaia di euro*

Denominazione	31.12.2016				2016	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
<b>Imprese controllate</b>						
Busitalia Rail Service	2.473	-	-	-	-	1.252
Busitalia Veneto	525	-	-	-	-	41
<b>Imprese controllanti</b>						
FS Italiane	169	-	-	-	622	-
<b>Altre imprese</b>						
Fercredit	-	33.963	-	-	946	-
<b>TOTALE IMPRESE GRUPPO</b>	<b>3.167</b>	<b>33.963</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.568</b>	<b>1.293</b>
<b>Altre parti correlate</b>						
Gruppo Finmeccanica	-	-	-	-	-	-
Gruppo Eni	-	-	-	-	-	-
Gruppo Enel	-	-	-	-	-	-
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	-	-	-	-	-	-
Gruppo Poste Italiane	2	-	-	-	-	-
Gruppo RAI	-	-	-	-	-	-
PREVINDAI	-	-	-	-	-	-
Altri fondi previdenziali	-	-	-	-	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>3.169</b>	<b>33.963</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.568</b>	<b>1.293</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 per i servizi di Revisione legale è pari a Euro 82.830. Sono esclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per servizi di verifica diversi dalla revisione legale.

**36 Compensi ad Amministratori e Sindaci**

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

valori in migliaia di euro

	2016	2015	Variazione
Amministratori	332	307	25
Sindaci	40	77	(37)
<b>Totale</b>	<b>372</b>	<b>384</b>	<b>(12)</b>

Gli importi includono tutti i compensi spettanti per le cariche di Presidente e Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, in coerenza con quanto previsto dal rapporto di amministrazione. L'importo comprende, altresì, gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione e gli importi dei rimborsi spese.

Ai suddetti compensi si deve aggiungere quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza pari a 25 migliaia di euro per il 2016 e a 11 migliaia di euro 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 2015. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (controllante) al 31 dicembre 2015, 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.

valori in migliaia di euro

31.12.2015 31.12.2014

#### Attività

Totale attività non correnti	41.564.011	42.266.930
Totale attività correnti	4.728.356	2.620.140
<b>Totale attività</b>	<b>46.292.367</b>	<b>44.887.070</b>

#### Patrimonio netto

Capitale sociale	36.340.433	38.790.425
Riserve	(99.643)	305.732
Utili (perdite) portati a nuovo	-	(2.844.937)
Utile (Perdite) d'esercizio	137.380	89.212
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>36.378.171</b>	<b>36.340.433</b>

#### Passività

Totale passività non correnti	6.569.168	6.842.047
Totale passività correnti	3.345.029	1.704.591
<b>Totale passività</b>	<b>9.914.197</b>	<b>8.546.638</b>
<b>Totale patrimonio netto e passività</b>	<b>46.292.367</b>	<b>44.887.070</b>

	2015	2014
Ricavi operativi	146.961	148.015
Costi operativi	145.146	142.306
Ammortamenti	23.672	21.639
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	13.301	6.228
Accantonamenti	2.969	-
Proventi e (oneri) finanziari	176.921	115.039
Imposte sul reddito	1.415	3.669
<b>Risultato netto di esercizio</b>	<b>137.380</b>	<b>89.212</b>

### 38 Garanzie e impegni

La società ha rilasciato polizze fideiussorie a favore della società Fercredit S.p.A. a garanzia del pagamento di tutti gli importi dovuti, in forza di n. 120 contratti di finanziamento stipulati con la società Ataf Gestioni S.r.l. del valore complessivo di 36.932 migliaia di euro, in forza di n. 69 contratti di finanziamento stipulati con la società Busitalia Rail Service S.r.l. del valore complessivi di 17.521 migliaia di euro e in forza di n. 43 contratti di finanziamento stipulati con la società Busitalia Veneto S.p.A. del valore complessivi di 11.982 migliaia di euro.

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

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

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

*Intervenuta notifica dell'Avviso di conclusione delle indagini preliminari*

In data 21 aprile 2017, come già riferito nella Relazione sulla gestione, è stato notificato al Rappresentante Legale di Busitalia l'Avviso di conclusione delle indagini preliminari in ordine ad un presunto illecito amministrativo di cui agli artt. 5, 24 e 25 del D. Lgs. 231/2001.

Tale provvedimento, come noto, non costituisce, sotto alcun profilo, espressione di valutazioni o determinazioni in merito all'eventuale responsabilità dei destinatari del medesimo, costituendo uno strumento che l'ordinamento pone a garanzia dell'indagato per consentirgli di preparare la propria difesa (indagini difensive, richiesta di interrogatorio, produzione di memorie e documenti) prima dell'inizio del processo e contrastare – ancora prima dell'eventuale giudizio – le deduzioni dell'accusa. A seguito della notifica dell'avviso in questione, infatti, potrà essere richiesto il rinvio a giudizio così come pure essere avanzata richiesta di archiviazione.

La Società sta valutando tutte le modalità più opportune per costituirsi formalmente nel procedimento, fiduciosa che alla conclusione dello stesso risulterà la completa infondatezza delle accuse e la correttezza dell'operato degli ex amministratori e dipendenti coindagati.

Per completezza di informativa si è ritenuto comunque opportuno integrare il presente documento con le informazioni relative a tale evento, intervenuto successivamente all'approvazione del progetto da parte del Consiglio di Amministrazione. Si precisa che il paragrafo relativo ai "Procedimenti e contenziosi" nella Relazione sulla gestione ed il presente paragrafo di Nota Integrativa costituiscono le uniche variazioni rispetto al progetto di bilancio approvato dal Consiglio di Amministrazione e che tali variazioni sono state apportate in forza del mandato conferito al Presidente in occasione della seduta del Consiglio di Amministrazione del 21 marzo 2017.





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 2016

1. I sottoscritti Ing. Stefano Rossi e Dott. 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 2016.

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;
3. Si attesta, inoltre, che:



3.1. il bilancio d'esercizio:

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

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

Data

21/03/2017

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.  
SUL PROGETTO DI BILANCIO RELATIVO ALL'ESERCIZIO  
CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2016**

Signor azionista unico.

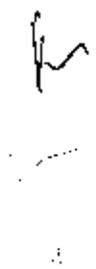
Il progetto di Bilancio della Vostra Società per l'anno 2016, che il Consiglio di Amministrazione sottopone al Vostro esame, si articola nello Stato Patrimoniale, nel Conto Economico, nel Rendiconto finanziario, nelle Note al Bilancio e nella Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2016.

Detto bilancio è stato approvato nel corso della riunione tenutasi il 21 marzo 2017 e messo a disposizione del Collegio nel corso della stessa riunione, nel rispetto, pertanto, del termine previsto dall'art. 2429 c.1 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, e successive m. i. 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 S.r.l., 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 sintesi delle attività di competenza espletate durante l'esercizio e sul bilancio chiuso al 31.12.2016.



L'attività di vigilanza demandata al Collegio Sindacale è stata effettuata in conformità alle norme di legge, del codice Civile, dello statuto e nel rispetto dei principi di corretta amministrazione, come statuito dall'art. 2403 c.c., nonché, in particolare, delle norme e 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 a tredici riunioni del Consiglio di Amministrazione ed a quattro Assemblee dei Soci; ha tenuto, inoltre, sette sedute del Collegio, accertando il rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che disciplinano il funzionamento degli Organi sociali e che non vi sono state, per quanto a conoscenza del Collegio, operazioni manifestamente imprudenti o in potenziale conflitto di interessi o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

In particolare, il Collegio ritiene di evidenziare di seguito le operazioni di maggiore rilievo economico, finanziario e patrimoniale poste in essere dalla Società nel corso dell'esercizio, facendo rinvio, per maggiori dettagli, alla Relazione sulla gestione:

1) Nel corso del 2016 è proseguito l'iter della procedura di gara per l'affidamento del servizio TPL in Toscana a bacino unico regionale.

Al termine di un complesso percorso hanno presentato offerta il Consorzio Mobit (a cui partecipa Busitalia) e la Società Autolinee Toscane S.p.a., società integralmente partecipata da RATP Dev, Italia s.r.l. In data 10 marzo 2016 la Regione Toscana ha comunicato di aver proceduto all'aggiudicazione definitiva della procedura alla società Autolinee Toscane S.p.a.. Tale aggiudicazione, a seguito di ricorso presentato da Busitalia, è stata annullata dal Tar Toscana. Contro questa decisione sono stati

presentati ricorsi al Consiglio di Stato dalle parti interessate, e l'udienza è stata fissata per il 6 aprile p.v.

Nel mese di dicembre 2016 la Regione Toscana ha provveduto a notificare ai concorrenti un nuovo atto amministrativo con cui dichiara di ritenere validi tutti gli atti di gara precedenti all'aggiudicazione ed invita i due concorrenti a ripresentare soltanto i Pef censurati dal Tar. Infine, in seduta pubblica, la Regione Toscana ha comunicato che entrambi i Pef presentati dai concorrenti sono stati valutati come ammissibili e ha provveduto - sulla base dei punteggi già assegnati - ad una nuova aggiudicazione provvisoria alle Autolinee Toscane.

Al riguardo, si richiama l'attenzione in ordine agli effetti negativi che potrebbero derivare per la Società da un eventuale esito sfavorevole della Gara Toscana, e ciò dal punto di vista della situazione patrimoniale e delle prospettive reddituali.

La Società evidenzia, nelle Note al Bilancio, che anche nel caso di esito sfavorevole, e quindi della necessità di trasferire gli assets alla società subentrante, il prezzo dell'eventuale cessione delle attività sarebbe tale da remunerare il capitale investito.

2) A seguito della partecipazione di Busitalia alla relativa procedura di evidenza pubblica, in data 1 giugno 2016 la CSTP azienda della Mobilità S.p.A. in A.S. ha comunicato l'aggiudicazione provvisoria a favore di Busitalia.

Conseguentemente, Busitalia il 29 luglio 2016 ha costituito, in conformità con l'impegno assunto in sede di offerta, la new.co. Busitalia Campania S.p.a., inizialmente dotata di un capitale sociale di euro 50.000, aumentato ad euro 5.900.000.

Essendo intervenuti i necessari nulla osta, dal 1 gennaio 2017 Busitalia

Campania è subentrata a tutti gli effetti nella titolarità del ramo di azienda TPI di CSIP ed è entrata nel perimetro di consolidamento del gruppo Ferrovie dello Stato.

3) Nell'ambito dell'intervento di rafforzamento della struttura patrimoniale di Busitalia, è stato posto in essere un aumento del capitale sociale di euro 42.000.000., interamente sottoscritto dall'Azionista unico, destinato alla riduzione dell'esposizione debitoria nei confronti dello stesso Azionista, nonché al finanziamento dell'aumento di capitale di Busitalia Campania, di cui al precedente punto 2.

4) Tenuto conto dell'aumento di capitale deliberato da € 1.000.000 a € 4.000.000 di Venezia City Sightseeing, Busitalia ha deliberato nel corso del 2016 di versare alla sua partecipata City Boat la quota dell'aumento del capitale sociale di spettanza, pari al 25%, per € 320.000.

Le restanti quote sono state versate dagli altri due soci.

5) Contratto servizi trasporto ferroviario su rete regionale umbra.

E' stato firmato il contratto servizi trasporto ferroviario su rete regionale umbra, che ha validità per gli anni 2015-2019. Il contratto prevede anche l'attuazione di un coordinamento con gli altri servizi di TPI, ferroviari di Trenitalia e su gomma, onde facilitare l'integrazione fra tutte le modalità di trasporto della Regione Umbria.

6) Con decorrenza 7 gennaio 2016 è stato dato corso al progetto di integrazione gomma-ferro per il Giubileo 2016 Regione Umbria, in occasione del Giubileo della Misericordia.

Per completezza di esposizione, si evidenzia che nel corso dell'esercizio 2016 è stato approvato il Nuovo Piano Industriale 2017-2026, che prevede importanti sviluppi, sia nel mercato nazionale sia in quelli internazionali, attraverso l'acquisizione di società operanti nel TPI, o l'aggiudicazione di gare

TPL.

Il Collegio, evidenzia poi che, nel corso dell'esercizio, nell'ambito del rapporto di scambio di dati e di informazioni, nonché della collaborazione generale fra gli organi di controllo per l'espletamento dei rispettivi compiti, ha avuto rapporti con i responsabili della Società di Revisione KPMG S.p.A. e, dallo scambio di informazioni, non sono emersi fatti o comportamenti anomali che debbano essere menzionati nella presente relazione.

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

Il Collegio Sindacale inoltre dà atto di avere:

- operato ricognizioni sulla struttura amministrativa e organizzativa della Società, verificandone l'efficiente funzionamento mediante l'ottenimento di informative da parte dei responsabili delle funzioni e, a tale riguardo, non ha osservazioni particolari da riferire;
- promosso e raccolto un sufficiente flusso di comunicazioni sulle vicende della vita societaria, 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;

Con particolare riferimento al Progetto di Bilancio in esame, il Collegio ha:

- rilevato che il documento contabile, predisposto dal Consiglio di Amministrazione e approvato in data 21 marzo 2017, evidenzia un utile di € 4.020.235 al netto delle imposte, e condivide la proposta di destinazione avanzata dal Consiglio medesimo.
- considerato il contenuto della relazione del Dirigente Preposto, rilasciata in data 15-3-17, dalla quale risulta che "l'insieme dell'attività svolta consente di considerare soddisfatta l'esigenza di assicurare

congruità ai dati di bilancio con la effettiva realtà gestionale della Società”, pur permanendo la strutturale carenza di risorse umane dedicate:

- considerato che nella stessa Relazione del Dirigente preposto viene rappresentato che nell’anno 2016 è stato sviluppato uno specifico progetto che, alla chiusura della sessione di bilancio, porterà alla stesura di apposito “Manuale contabile” del Gruppo Busitalia.

Il Collegio Sindacale da’ atto inoltre di avere contattato la Società di revisione KPMG S.p.A., incaricata della revisione legale dei conti, ricevendo assicurazione circa l’assenza di rilievi in ordine al progetto di bilancio chiuso al 31/12/2016 ed alla coerenza del contenuto della Relazione sulla gestione con lo stesso progetto di Bilancio, fermo restando quanto già rappresentato a proposito dell’esito della Gara della Regione Toscana.

La Società di revisione si è riservata comunque di depositare la propria Relazione nei termini di legge.

A titolo di richiamo di informativa, il Collegio fa, altresì, presente che:

- in ottemperanza alle disposizioni di cui agli artt. 2497 e seguenti del codice civile, la Società ha fornito, nella Relazione sulla gestione, informativa in merito alla propria soggezione all’altrui attività di direzione e coordinamento. In particolare, Ferrovie dello Stato Italiane SpA, unico azionista, titolare del 100% del Capitale sociale, esercita le attività di direzione e coordinamento;
- con riferimento all’attività svolta dall’Organismo di Vigilanza istituito ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001, non sono stati segnalati eventi e/o fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

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 31.12.2016, 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 sua formazione e struttura e, a tale riguardo, non ha osservazioni particolari da riferire.

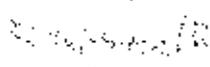
Il Collegio, inoltre, ha verificato l'osservanza delle norme inerenti alla predisposizione della Relazione sulla gestione.

In considerazione di quanto in precedenza evidenziato e tenuto anche conto che dalle informazioni fornite dalla Società di Revisione KPMG S.p.a. sul Bilancio per l'esercizio chiuso al 31.12.2016 non emergono rilievi, il Collegio propone all'Assemblea degli Azionisti di approvare il Progetto di bilancio per l'esercizio chiuso al 31.12.2016, così come redatto dal Consiglio di Amministrazione, esprimendo parere favorevole sulla proposta di riportare l'utile a nuovo, dopo aver destinato a riserva legale quanto previsto dalla legge.

Roma, 6 aprile 2017

Il Collegio Sindacale

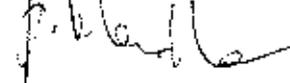
Prof. Serafino Gatti



Dott.ssa Silvana Amadori



Dott. Francesco Marolda





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 2016, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

#### **Richiamo d'informativa**

Senza modificare il nostro giudizio, richiamiamo l'attenzione ai 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, in cui gli amministratori 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

#### **Rimissione della relazione di revisione**

La presente relazione di revisione sostituisce quella da noi precedentemente emessa in data 10 aprile 2017, ancorché il nostro giudizio professionale rimanga invariato, in quanto gli amministratori della Società, in data 3 maggio 2017, hanno modificato il progetto di bilancio di Busitalia - Sita Nord S.r.l. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016, in sostituzione di quello precedentemente approvato dal Consiglio di amministrazione in data 21 marzo 2017. In particolare gli amministratori, in conseguenza della notifica ricevuta in data 21 aprile 2017 dell'avviso di conclusione delle indagini preliminari in ordine ad un presunto illecito amministrativo di cui agli artt. 5, 24 e 25 del Decreto Legislativo 231/2001, hanno ritenuto necessario modificare l'informativa presente nei paragrafi "Fatti intervenuti dopo la redazione del bilancio" della nota integrativa e "Procedimenti e contenziosi" della relazione sulla gestione.

#### **Altri aspetti – Attività di direzione e coordinamento**

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



**Busitalia - Sita Nord S.r.l.**  
*Relazione della società di revisione*  
31 dicembre 2016

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

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 2016. A nostro giudizio **la relazione sulla gestione è coerente** con il bilancio d'esercizio di **Busitalia - Sita Nord S.r.l.** al 31 dicembre 2016.

Firenze, 4 maggio 2017

KPMG S.p.A.

Matteo Balestracci  
Socio

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

Busitalia - Sita Nord S.r.l.  
Piazza della Croce Rossa, 1 00161 Roma