BILANCIO

2018

tiemme TOSCANA mobilità S.p.A.

TIEMME S.P.A.

Sede legale e operativa:	VIA GUIDO MONACO, 37 - 52100 **AREZZO**
Sede operativa:	Via Topazio, 12 - 58100 **GROSSETO**
Sede operativa:	Via L.Da Vinci, 13 - 57025 **PIOMBINO** (Li)
Sede operativa:	S.S. 73 Levante, 23 – Loc. Due Ponti - 53100 **SIENA**
Iscritta al Registro Imprese di	AREZZO
C.F. e numero iscrizione:	02046440513
Iscritta al R.E.A. di AREZZO n.	157781
Capitale Sociale sottoscritto	€ 18.000.000,00 Interamente versato
Partita IVA	02046440513

SOMMARIO

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO 5

LETTERA DEL PRESIDENTE 6

LETTERA DEL DIRETTORE GENERALE 10

INFORMATIVA SULLA SOCIETÀ 13

LA STORIA 13

MISSIONE E VALORI AZIENDALI 15

RELAZIONE SULLA GESTIONE 17

FATTI DI RILIEVO DELL'ESERCIZIO 18

- LA GESTIONE ONE SCARL 18
- IL CONTRATTO PONTE 19
- IL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 20
- INVESTIMENTI 22
- PROGETTI FINANZIATI 23
- PROGETTI MOBILITA' 24
- COMUNICAZIONE 25
- RETE DI VENDITA 27
- ANALISI DEI DATI DEI RECLAMI 29
- TERRITORIO 30
- LINEE A LUNGA PERCORRENZA 31
- SANZIONI 31
- SERVIZI BUSINESS LINE 32

CONTESTO MACRO ECONOMICO E NORMATIVO 33

- IL CONTESTO NAZIONALE 33
- IL CONTESTO REGIONALE 34
- QUADRO NORMATIVO SUL FINANZIAMENTO DEL SETTORE 38
- COSTO DEL GASOLIO 43

PERSONALE 46

- CLIMA SOCIALE POLITICO E SINDACALE 46
- FORMAZIONE 46
- ANDAMENTO ENTRATE / USCITE PERSONALE NELL'ANNO 46
- SISTEMA DI GESTIONE DEI RISCHI D.lgs.231/01 48

GARA PER L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO SUL BACINO UNICO REGIONALE E CONTENZIOSO . 49

DATI GESTIONALI E STATISTICI 51
VIAGGIATORI TRASPORTATI PER BACINO 51
RICAVI PER BACINO 51
LE PERCORRENZE IN CHILOMETRI PER TIPOLOGIA DI SERVIZIO 52
I LITRI/CHILOGRAMMI DI CARBURANTE UTILIZZATO 52
CHILOMETRI PERCORSI PER TIPO DI CARBURANTE 53
PARCO BUS DI PROPRIETÀ AL 31.12.2018 53
INDICE SINTETICO DI QUALITÀ DEL SERVIZIO PERCEPITO DAI VIAGGIATORI 54
INFORMAZIONI SUL PERSONALE 54

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA 56
ATTIVITA' 57
PASSIVITA' 60
STRUTTURA E SITUAZIONE FINANZIARIA 63
STATO PATRIMONIALE GESTIONALE 64
COMPOSIZIONE POSIZIONE FINANZIARIA NETTA 65
QUADRO DI SINTESI DELLA SITUAZIONE FINANZIARIA 66

SITUAZIONE ECONOMICA 67
CONTO ECONOMICO A VALORE AGGIUNTO 67
INDICATORI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA 70

INFORMAZIONI EX ART 2428 C.C. 72

PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE A CUI È ESPOSTA LA SOCIETÀ 72
ALTRI RISCHI 73

SISTEMA INTEGRATO DI GESTIONE DELLE CERTIFICAZIONI 73

INFORMATIVA SULL'AMBIENTE 74

RICERCA E SVILUPPO 75

RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI 76

AZIONI PROPRIE 78

AZIONI/QUOTE DELLA SOCIETÀ CONTROLLANTE 78

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 78

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE 79

PROSPETTI DI BILANCIO 81

STATO PATRIMONIALE ORDINARIO 81
CONTO ECONOMICO ORDINARIO 84
RENDICONTO FINANZIARIO, METODO INDIRETTO 86

NOTA INTEGRATIVA 89

ATTIVO 91

PASSIVO E PATRIMONIO NETTO 104

CONTO ECONOMICO 111

RENDICONTO FINANZIARIO 118

ALTRE INFORMAZIONI 119

PARTE FINALE 123

ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

Consiglio di Amministrazione

Presidente:	Massimiliano Dindalini
Vice-Presidente:	Marco Macchioni
Consiglieri:	Guido Delmirani
	Marisa Perugini

Direttore Generale

Piero Sassoli

Collegio Sindacale

Presidente:	Silvano Materazzi
Sindaci effettivi:	Gianni Baldini
	Monica Terzi
Sindaci supplenti:	Polverini Fabiola
	Claudia Piano

Società di Revisione

RIA GRANT THORNTON S.P.A.

LETTERA DEL PRESIDENTE

"Tiemme Spa, anche in un quadro di relativa sicurezza gestionale, vanta un modello di business in grado di produrre risultati che, nel 2018, hanno superato le aspettative dimostrando che l'azienda ha le carte in regola per gestire, in modo lungimirante e attento alle esigenze del settore, un servizio fondamentale e strategico come la mobilità pubblica."

ll Bilancio d'Esercizio 2018 di Tiemme Spa chiude, in continuità con gli esercizi precedenti, con un utile di 587 mila euro, dopo imposte pari a 177 mila euro e accantonamenti pari a 1,6 milioni di euro.
L'anno che ci siamo appena lasciati alle spalle è stato caratterizzato dall'applicazione della prima annualità del cosiddeto "Contratto Ponte" che resterà in vigore fino al 31 dicembre 2019. Tale contratto ha messo l'azienda al riparo dalle incertezze sulla continuità dell'affidamento per un lasso di tempo biennale.
Alla luce di quanto è accaduto possiamo affermare che Tiemme Spa, anche in un quadro di relativa sicurezza gestionale, vanta un modello di business in grado di produrre risultati che, nel 2018, hanno superato le aspettative dimostrando che l'azienda ha le carte in regola per gestire, in modo lungimirante e attento alle esigenze del settore, un servizio fondamentale e strategico come la mobilità pubblica.
I ricorsi legali sull'esito della gara regionale sono ancora in essere ed in parte vedranno una probabile conclusione nel corso del 2019. Nella convinzione delle buone ragioni del consorzio Mobit, a cui l'azienda aderisce, nel corso del 2018 sono state messe in atto scelte ed investimenti più ambiziosi di quanto previsto dal contratto con la Regione, dimostrando così il potenziale di crescita e di sviluppo dell'azienda.
Nel corso dell'esercizio abbiamo incrementato significativamente quanto fatto fin dal 2010 in termini di rinnovo del nostro parco mezzi. In particolare abbiamo acquistato complessivamente 46 autobus destinati al tpl e 5 dedicati ai servizi scolastici, che sono andati ad aggiungersi ai 321 mezzi acquistati in precedenza, di cui 278 destinati al Tpl e 43 ai servizi scolastici e al noleggio.
Negli anni precedenti abbiamo investito sulla flotta degli autobus urbani raggiungendo un'età media di livello europeo; in questa fase gli investimenti si stanno concentrando prevalentemente sui mezzi extraurbani, i quali necessitano di un progressivo rinnovamento al fine di abbassarne l'età media e mettere a disposizione dell'utenza bus di ultima generazione, dai minimi impatti ambientali in termini di emissioni, sicuri e tecnologicamente avanzati.
Gli investimenti dell'azienda non si sono limitati agli autobus: importanti scelte ed investimenti hanno riguardato anche gli aspetti tecnologici e l'innovazione. Dal 2018 tutta la flotta è tracciabile con il sistema AVM che consente notevoli progressi nella gestione, controllo e conoscenza di ogni singola corsa ma anche la possibilità di sviluppare sistemi di comunicazione all'utenza grazie alla istantanea tracciabilità di ogni autobus. Il sistema consente non solo comunicazioni di massa attraverso le numerose paline elettroniche istallate sul territorio di competenza, il web ed i social, ma anche comunicazioni al singolo utente attraverso l'applicazione Tiemme Mobile, disponibile gratuitamente per tutti i dispositivi smartphone.
Il passo successivo è stata la sperimentazione, iniziata a dicembre 2018 sul servizo urbano di Grosseto, dell'EVM. Tiemme è stata così la prima azienda d'Italia a consentire il pagmento del titolo di viaggio a bordo con carte bancarie contactless su di un intero servizio urbano. Grosseto è quindi diventata la prima città d'Italia dove si può salire su un autobus urbano e acquistare il titolo di viaggio semplicemente avvicinando la propria carta all'obliteratrice. Una scelta coraggiosa, innovativa ed importante perché segna il primo passo verso il percorso che porterà in pochi anni all'eliminazione del biglietto cartaceo e quindi ad un minore impatto sull'ambiente.
La sperimentazione fatta a Grosseto ci consentirà di estendere a tutti i servizi urbani di Tiemme e, per la prima volta in Europa, ad una linea extraurbana il sistema EVM. Nel 2019 sarà la volta di Arezzo, Siena, Piombino, degli urbani minori e della linea extraurbana a vocazione turistica tra Siena e San Gimignano (linea 130).
Il 2018 è stato anche l'anno della riorganizzazione di tutte le linee urbane della Città di Grosseto sulla base di un progetto che ha consentito di rendere più frequenti alcune linee di collegamento a tradizionali e nuovi punti di interesse della città, così da coprire con il servizio alcuni quartieri che ne erano sprovvisti.

Nel secondo semestre 2018 è inoltre entrato in vigore il nuovo sistema tariffario regionale che ha semplificato le tipologie dei titoli di viaggio rendendoli omogenei in tutta la Toscana. La scelta di accompagnare l'aumento del titolo di viaggio con l'applicazione della scontistica sugli abbonamenti legata alla certificazione Isee, ha creato delle incertezze in fase di stima dei ricavi e difficoltà iniziali nell'applicazione. La Regione, in collaborazione con le aziende, è intervenuta per correggere ed aumentare alcune tipologie e soluzioni di titolo.
Queste misure sono in sintonia con la facoltà di detrarre fiscalmente il costo sostenuto per l'acquisto di abbonamenti ai trasporti pubblici entrata in vigore dal 1° gennaio 2018 fino ad un tetto massimo di 250 euro. La detrazione, pari al 19% delle spese sostenute, è prevista anche se sostenute da familiari a carico.
In contemporanea alla nuova politica tariffaria regionale, Tiemme spa ha investito risorse nella lotta all'evasione tariffaria, attraverso l'impiego di propri verificatori e facendo ricorso ad aziende esterne così da rafforzare il numero delle unità dedicate a questo obiettivo. La scelta di una massiccia campagna di lotta all'evasione, accompagnata da sempre maggiori e capillari informazioni dedicate all'utenza sulle molte tipologie e canali di acquisto del titolo di viaggio, ha consentito di ridurre significativamente l'evasione tariffaria. Tale scelta, oltre a produrre ricavi sul recupero dell'evasione, ha consentito di trasmettere un'immagine corretta e giusta del Tpl quale servizio pubblico a beneficio di una collettività dove diritti e doveri sono uguali per tutti. Tale politica aziendale garantisce un effetto deterrente ed è stata premiata con il passare dei mesi da un aumento della vendita dei titoli di viaggio.
Lo scenario nazionale nel quale Tiemme Spa ha portato avanti coraggiosi investimenti e scelte che anticipano il Trasporto pubblico locale del futuro non è però stato molto rassicurante.
Le elezioni politiche della primavera del 2018 hanno prodotto un cambio di governo ed una naturale messa in discussione dei provvedimenti legislativi. Tra le norme che hanno trovato difficile applicazione, rientrano anche alcune faticose conquiste che il nostro settore era riuscito a raggiungere.
Tra i principali problemi aperti ereditati dal nuovo governo ci sono i provvedimenti attuativi della Legge Madia in merito ai vincoli posti alle società pubbliche ed all'interpretazione autentica delle società controllate, i quali pongono una seria riflessione sulle pari condizioni di concorrenza nel mercato delle gare del Tpl.
Permangono le difficoltà di accesso alla contribuzione nazionale per gli acquisti degli autobus in virtù del sistema Consip che non garantisce tempi e condizioni di acquisto favorevoli rispetto a quanto si riscontra nel mercato.
Infine, con la prima legge di stabilità è stato drasticamente ridotto per il 2019 il fondo oneri malattia e vincolati 300 milioni di Euro del Fondo Nazionale del Tpl al rispetto dei parametri concordati in sede europea che stanno alla base della manovra finanziaria del governo.
Nel 2019 si prospetta, da questo punto di vista, uno scenario incerto che ci auguriamo possa essere scongiurato, pena la drastica riduzione dei servizi in tutto il territorio nazionale.
Su questi temi la nostra attenzione – anche attraverso le associazioni di categoria – rimarrà alta perché, ad esempio, crediamo che debba essere "superata" la logica della Centrale Unica come obbligo per l'acquisto dei mezzi.
In questo contesto siamo sempre più convinti della scelta di continuare a fare impresa nella convinzione che, sia le sfide legali che quelle per il miglioramento della qualità dei servizi e delle performance d'impresa siano alla portata di una azienda che in pochi anni di attività figura già tra le 10 aziende più importanti d'Italia e che primeggia per la capacità di innovazione tecnologica.
La mission affidataci di valorizzare il trasporto pubblico come componente fondamentale nella vivibilità del territorio trova risposta nelle scelte che abbiamo compituo nel corso del 2018 ed in quelle in atto nel il 2019.

Continueremo ad investire in nuovi autobus tradizionali euro 6 per le linee extraurbane ed inizieremo a dotarci di autobus ibridi ed elettrici per le linee urbane. Percorso avviato, quello dei sistemi di trazione ecologici, che troverà completa applicazione parallelamente all'aumento delle prestazioni degli autobus elettrici. In questo senso sarà da valutare anche il ricorso agli autobus a propulsione a metano liquido (LNG) per le tratte extraurbane.
Il nostro obbiettivo tra tutti è quello di spostare sempre più persone dalla mobilità privata a quella pubblica, consapevoli del beneficio per l'intera collettività e per l'ambiente che ci circonda e, non ultimo, dell'azienda.
Con l'approvazione del Bilancio d'Esercizio 2018 viene spontaneo riflettere, alla luce delle ottime performance di Tiemme Spa in termini di qualità del servizio che di risultato economico finanziario, su cosa questa società sarebbe in grado di fare qualora fosse messa in condizione di programmare scelte con tempi di ritorno degli investimenti ben più ampi rispetto a quelli che ci sono stati concessi fino ad oggi.

Massimiliano Dindalini
Presidente

LETTERA DEL DIRETTORE GENERALE

"Le innovazioni digitali stanno avendo un impatto rivoluzionario sul servizio e sul modello di business delle aziende di trasporto pubblico. Nell'intento di contemperare logiche "di servizio" e "modello imprenditoriale" Tiemme sta rompendo alcuni degli schemi più tradizionali di questo settore sottoponendo il processo di produzione del servizio di trasporto pubblico ad una vera e propria "industrializzazione".

Le dinamiche economico finanziarie 2018 di Tiemme parlano di scelte strategiche lungimiranti, di un'azienda in perfetto stato di salute, di crescita e creazione di valore.
Il Margine Operativo Lordo ha infatti segnato quota 8,5 milioni di euro, con una incidenza sul Valore della produzione che è salita dall'8,4% al 10,0%. Ma è la sua progressione (ad un tasso medio annuo composto che dal 2011, primo anno completo di esercizio, è stato del 9,2%) l'aspetto che meglio rappresenta l'evoluzione della gestione economica dell'azienda, a conferma che le aggregazioni societarie sono efficaci se nascono non per input politico ma per processi industriali.

Anche le scelte di carattere finanziario si stanno rivelando efficaci. A fine 2018 la PFN a debito ammontava a 3,9 milioni di euro, meno della metà del MOL e appena il 16% del Patrimonio netto. La liquidità ed i titoli ad essa assimilabili a fine esercizio ammontavano a circa 11,4 milioni di euro. Una gestione finanziaria, quindi, che ha messo in sicurezza l'azienda, preparando la strada anche per i futuri investimenti. E questo ad un costo estremamente contenuto, come dimostra il tasso medio dei finanziamenti pari a circa l'1,5%, e perfettamente sostenibile. Gli oneri finanziari (al netto dei proventi finanziari derivanti dalla gestione della liquidità) hanno infatti rappresentato appena lo 0,2% del valore della produzione.
A tale risultato hanno contribuito anche i due nuovi finanziamenti contratti dall'azienda nel corso del 2018 a 5 e 7 anni, a tassi fissi particolarmente vantaggiosi. I finanziamenti sono stati volutamente sottoscritti in anticipo rispetto ai reali fabbisogni in vista delle turbolenze sui mercati finanziari del credito e delle difficoltà legate alla gara regionale. In particolare quest'ultima, a causa dell'esito incerto, in virtù del contenzioso ancora in corso e degli atti compiuti nelle more della sua definizione dalla Regione Toscana, ha reso le aziende "incumbent", anche le più sane ed affidabili, a rischio "discontinuità operativa" agli occhi degli istituti di credito.

Il 2018 è stato anche il primo anno di gestione del Contratto ponte da parte di ONE scarl. Una gestione che ha avuto il merito di mappare nuovi processi e definire nuove procedure con la Regione Toscana che hanno portato ad una sensibile riduzione dei tempi di incasso del corrispettivo.
Il buon risultato ha reso One scarl un'esperienza potenzialmente prodromica di una eventuale forma di gestione condivisa tra tutti i gestori della Toscana. E comunque si conferma lo strumento adatto per gestire il periodo di transizione nel caso i tempi per la definizione dovessero protrarsi e la Regione dovesse tornate allo strumento dell'Atto d'obbligo.

Grazie ad una attenta pianificazione finanziaria e alle nuove dinamiche legate al contratto ponte e alla gestione del corrispettivo da parte di One scarl, Tiemme ha chiuso l'esercizio 2018 provvista di tutte le coperture finanziarie necessarie per proseguire il proprio piano di investimenti nel 2019. Un piano di investimenti importante che, dalla costituzione, ha visto Tiemme impegnata nell'acquisto di autobus per un valore di oltre 44 milioni di euro e di tecnologie ed altre immobilizzazioni per circa 18 milioni di euro, per un totale in autofinanziamento di quasi 45 milioni di euro. Un impegno che colloca Tiemme tra le prime aziende del settore a livello nazionale per quantità di investimenti in proporzione alle dimensioni e per costanza nel tempo.

Investimenti in mezzi, quindi, ma anche in tecnologie e ricerca. Riteniamo infatti che le innovazioni digitali stanno avendo un impatto "rivoluzionario" sul servizio e sul modello di business delle aziende di trasporto pubblico. Per questo Tiemme ha iniziato ormai da qualche anno un percorso evolutivo, in cui le tecnologie sono gli assi portanti, che l'hanno portata ad essere tra le aziende più avanzate nel panorama del servizio di trasporto pubblico in Italia e vantare alcuni primati assoluti.

Da dicembre 2018 Tiemme ha infatti introdotto, prima azienda in Italia, la possibilità di pagare il titolo di viaggio a bordo, all'interno di un'intera rete urbana di trasporto pubblico mediante carta bancaria contactless. Il progetto, che ha visto la prima realizzazione nel bacino di Grosseto, si estenderà nel corso del 2019 su tratte extraurbane strategiche (linea 130 Siena-San Gimignano) e su tutte le altre reti urbane di competenza, cioè nelle città di Arezzo, Siena, Piombino e negli altri urbani minori, così da garantire servizi sempre più smart a favore della nostra utenza.
Sono numerose anche le innovazioni introdotte da Tiemme nell'ambito della "infomobilità" nella convinzione che un servizio efficiente non può prescindere dagli strumenti utilizzati e dal modello di business adottato.

Nell'intento di contemperare logiche "di servizio" e "modello imprenditoriale" Tiemme sta rompendo alcuni degli schemi più tradizionali di questo settore. Parlando di "servizio", generalmente ci si riferiva ad una prestazione immateriale in cui l'elemento "personale" prevaleva sull'elemento "macchina" che rappresentava un mero strumento di supporto alla realizzazione del servizio. Al contrario, per Tiemme un buon servizio non può ridursi ad una interazione tra cliente e personale che effettua quel servizio. Riteniamo infatti che mezzi efficienti e all'avanguardia, nuove tecnologie nell'ambito della "infomobilità" e della "monetica", nuovi strumenti per la pianificazione ed il monitoraggio, siano diventati (e vengano percepiti) come parte del servizio stesso, così come gli autisti, i verificatori, le biglietterie, gli addetti alla programmazione e tutti i soggetti che in qualche modo utilizzano quegli strumenti.
Un'altra caratteristica che fino ad oggi ha differenziato i servizi dalle produzioni manifatturiere è la concomitanza spazio-temporale del processo di produzione e di consumo, la non trasferibilità nel tempo e nello spazio e l'inevitabile eterogeneità che da questo deriva. Nella produzione di servizi non vi era un controllo di qualità da poter effettuare prima che il prodotto venisse consumato ed i procedimenti di produzione erano limitatamente standardizzati, in quanto difficilmente la prestazione era "identicamente" ripetibile, soprattutto laddove si manifestava attraverso la competenza professionale degli individui, spesso chiamati a gestire situazioni impreviste. Tiemme sta operando per ribaltare questo paradigma sottoponendo il processo di produzione del servizio di trasporto pubblico ad una vera e propria "industrializzazione".
E lo fa attraverso nuove tecnologie che consentano la "misurazione del servizio in tempo reale", la "gestione dell'emergenza" per la soluzione tempestiva del problema, la "Ri-pianificazione del servizio" fino alla "standardizzazione" dello stesso, anche a fronte degli innumerevoli imprevisti che affronta chi percorre oltre trenta milioni di chilometri l'anno.
L'obiettivo di erogare il servizio esattamente come programmato acquista sempre più valore come paradigma di un'azienda che "produce" servizi di trasporto pubblico.

Dopo i primi anni dedicati all'efficienza e alla definizione del modello di business, Tiemme ha individuato nelle tecnologie nuove opportunità e nuovi strumenti per aumentare l'efficacia del servizio, l'efficienza aziendale (non solo nell'ambito della mobilità, ma anche in quello ambientale) e di conseguenza crescita e sostenibilità nel lungo periodo.
Vogliamo continuare in questa sorta di "rivoluzione" che va affrontata con la consapevolezza che non potrà essere solo di tipo tecnologico, ma che riguarderà anche l'intera organizzazione: dai vertici alle varie funzioni di business, con la necessità anche di innescare processi di "gestione del cambiamento" che vanno guidati internamente. Nel corso dell'esercizio sono state quindi intensificate le attività di confronto con e tra tutte le direzioni aziendali. Direzioni che hanno saputo condividere obiettivi, strumenti e risultati dell'azienda. I risultati positivi parlano anche di questo.

Piero Sassoli
Direttore Generale

INFORMATIVA SULLA SOCIETÀ

LA STORIA

Tiemme Spa (acronimo di Toscana Mobilità) è nata il 22 luglio 2010 dal processo di aggregazione dei rami gestionali delle quattro società madri operanti nella province di Arezzo (Lfi Spa), Siena (Train Spa), Grosseto (Rama Spa) e nel territorio di Piombino e Val di Cornia (Atm Spa). Il progetto di aggregazione è stato preceduto da un studio durato mesi che ha visto l'approvazione dei Consigli di Amministrazione di tutti i numerosi Enti Locali soci delle quattro aziende coinvolte.

Il progetto realizzato, in linea con le nuove esigenze del mercato, ha raggiunto l'obiettivo di innalzare il livello dei servizi ai cittadini e di garantire uno strategico rafforzamento competitivo di aziende profondamente radicate sul territorio toscano. Attraverso la nascita di Tiemme è stato quindi possibile acquisire maggiore competitività e fornire risposte concrete alle crescenti necessità di efficienza ed efficacia dei servizi.

In Tiemme sono stati conferiti gli asset delle società madri quali bus, attrezzature delle officine, tecnologie e personale. Le singole società madri (Atm Spa, Train Spa, Rama Spa e Lfi Spa) hanno invece conservato la proprietà degli immobili e la partecipazione in Tiemme Spa nelle quote di seguito indicate:

Socio	Nominale	Quota
TRA.IN S.p.A.	6.609.600	36,72%
LFI S.p.A.	5.457.600	30,32%
RAMA S.p.A.	5.240.234	29,11%
ATM S.p.A.	439.200	2,44%
Azioni proprie	253.366	1,41%
Capitale	18.000.000	100,00%

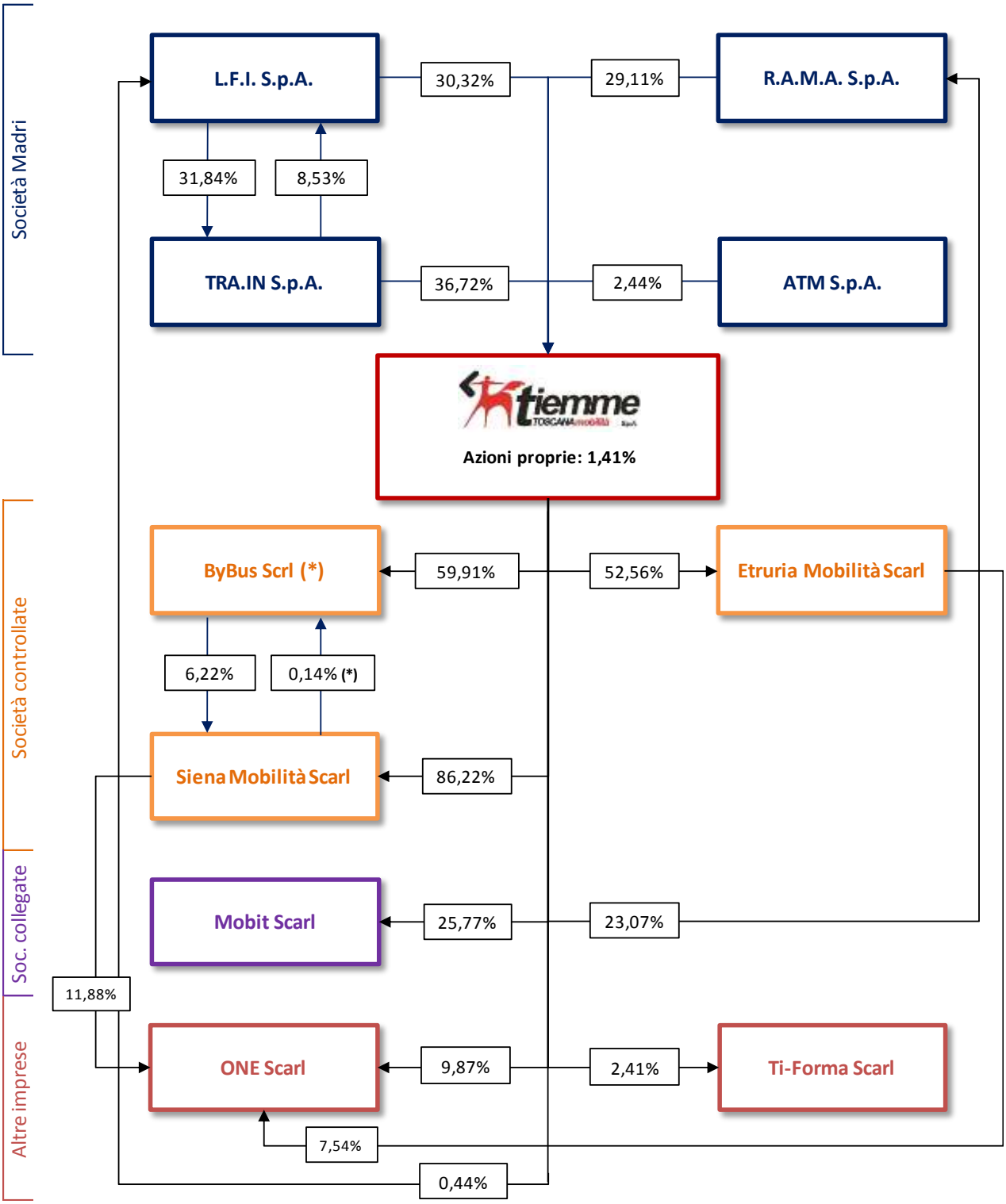
Tiemme svolge nell'intero bacino della Toscana Meridionale le seguenti attività:

- servizi di trasporto pubblico locale (direttamente e all'interno di società consortili);
- attività di noleggio;
- servizi a contratto (scuolabus, servizi navetta);
- linee autorizzate;
- manutenzione del parco veicoli (gestione officine, manutenzioni esterne);
- attività amministrative e di corporate (acquisti, gestione personale, contabilità, ecc.).

Ad oggi Tiemme vanta una produzione di:

- 34 milioni di vetture-km/anno;
- 37 milioni di passeggeri annui;
- 735 mezzi nel parco bus;
- 1047 addetti;
- 90 milioni di euro di ricavi;
- 4 sedi operative (Arezzo, Grosseto, Siena e Piombino);
- 16 depositi.

Questi numeri collocano Tiemme tra le prime dieci realtà italiane del trasporto pubblico.
Di seguito si riporta la struttura delle società correlate di Tiemme.



Note: (*) Quota di possesso in ByBus Scrl aggiornata al 9 febbraio 2018.

MISSIONE E VALORI AZIENDALI

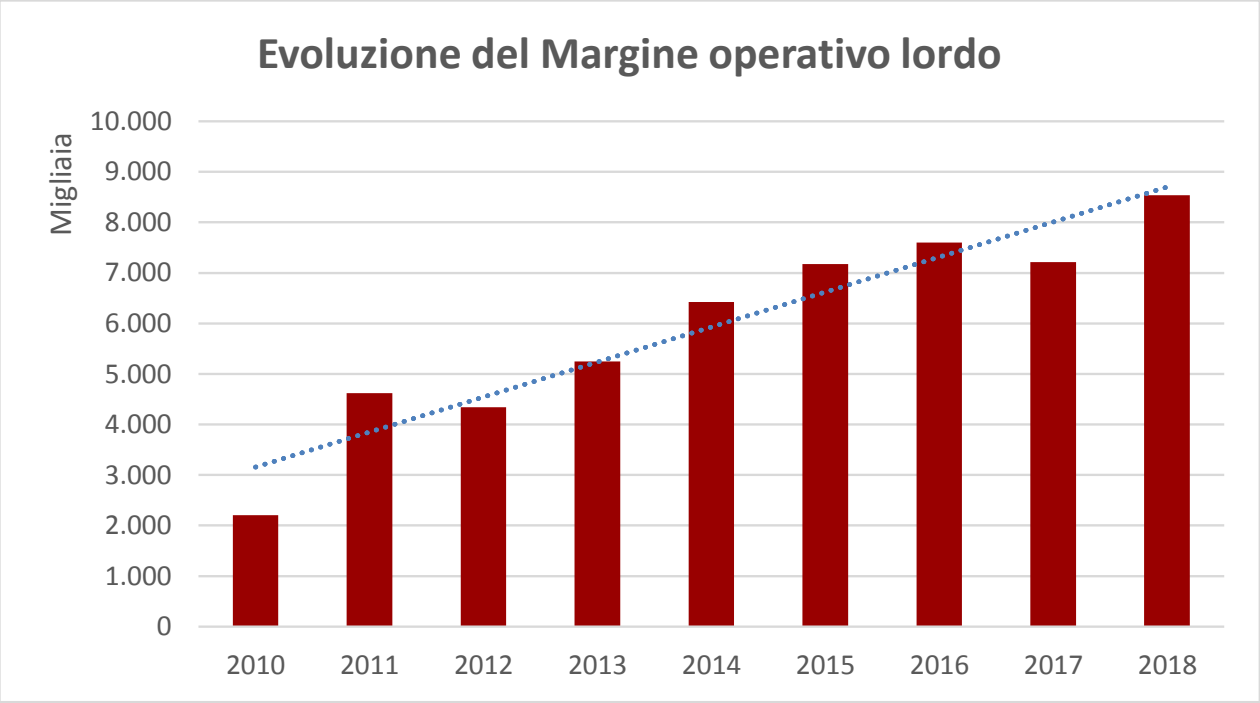
Per Tiemme il benessere della comunità passa dalla costruzione di assetti della mobilità tecnologicamente all'avanguardia, compatibili con la gestione ottimale del servizio, la protezione dell'ambiente, la salute e la sicurezza dei dipendenti e dei clienti. In una parola con una migliore qualità della vita.
In questa direzione si muove anche l'attenzione di Tiemme verso le Amministrazioni Pubbliche, con le quali intende condividere progetti e soluzioni ai problemi della qualità offerta al territorio.
Tiemme vuole quindi essere l'operatore leader nel settore della mobilità per tutta la Toscana Meridionale, fornendo servizi di trasporto collettivo ottimali, nel rispetto di una moderna gestione integrata della Qualità, dell'Ambiente, della Sicurezza e della Responsabilità Sociale.
Tutto questo, però, nella piena consapevolezza di operare secondo regole di mercato. Per compiere la sua missione e garantire la costruzione di assetti d'interesse generale come quelli citati, Tiemme adotta quindi una gestione di carattere industriale, perfettamente sostenibile dal punto di vista economico e finanziario.
Da qui l'attenzione costante all'ottimizzazione delle risorse e dei mezzi impiegati per generare ricchezza da re-investire in fattori produttivi e tecnologie sempre più avanzate.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

2018

RELAZIONE SULLA GESTIONE

L'esercizio 2018 si è chiuso con un utile di 587 mila euro. Sul risultato insistono ammortamenti e accantonamenti prudenziali per 7.574 migliaia di euro (al netto della quota dei contributi c/impianti).
Il margine operativo lordo, pari a **8.511 migliaia di euro**, è aumentato di 1.585 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, con un'incidenza sul valore della produzione che è salita dall' 8,4% al **10,0%.**
Il risultato rafforza un trend positivo che lo ha visto crescere dal 2011, primo anno completo di esercizio, ad un tasso medio annuo composto (CAGR) del 9,2%, a conferma delle scelte strategiche corrette fatte in sede di costituzione.



Ma è soprattutto la struttura finanziaria che si è consolidata. Alla fine dell'esercizio il patrimonio netto copriva l'**86,2%** del Capitale investito netto (contro l'83,6% dell'esercizio precedente) mentre solo il restante 13,8% era coperto dalla PFN a debito, contro il 16,4% dell'esercizio precedente. E questo nonostante il tiraggio nel corso dell'esercizio di due nuovi finanziamenti per complessive 5.500 migliaia di euro.
Questo è stato possibile grazie ad un'attenta pianificazione finanziaria volta a controllare gli investimenti in circolante e a prevedere i fabbisogni derivanti dai forti investimenti in nuovi mezzi e tecnologie. Non solo. E' frutto anche di una strategia anticipatoria delle dinamiche del mercato creditizio, dei tassi di interesse e soprattutto delle dinamiche legate alla gara regionale, che sta rendendo le società incumbent, anche le più sane e affidabili, sempre più "a rischio discontinuità" agli occhi del sistema bancario.

FATTI DI RILIEVO DELL'ESERCIZIO

Di seguito gli eventi principali che hanno caratterizzato l'esercizio 2018.

LA GESTIONE ONE SCARL

Il 2018 è stato il primo anno di attività di ONE Scarl, la società consortile che raccoglie in un unico soggetto i 12 gestori dei servizi di TPL su gomma che operano su tutti i 14 bacini territoriali della Toscana.
La Società è nata il 21 dicembre 2017, con atto a rogito Notaio Bigozzi di Firenze, nelle more della definizione del contenzioso per l'aggiudicazione della gara a lotto unico regionale con lo scopo di fornire ai Soci un'organizzazione comune per la disciplina, il coordinamento e lo svolgimento del servizio durante la fase transitoria, in attesa dei pareri della Corte di Giustizia Europea e del Consiglio di Stato.
ONE scarl è titolare del "Contratto ponte" stipulato il 29 dicembre 2017 con la Regione Toscana e con i due concorrenti Mobit Scarl e Autolinee Toscane Spa, al fine di regolare il trasporto pubblico in tutta la Toscana, nel biennio 2018-2019.
Il contratto è stato proposto dalla Regione Toscana con lo scopo di anticipare alcuni degli effetti previsti dalla gara unica (semplificazione tariffaria, investimenti in materiale rotabile e nuove tecnologie, riprogettazione di alcuni lotti di servizio).
Il nuovo scenario ha permesso:

- alle aziende di continuare a fare impresa ancora per un biennio, beneficiando di nuove risorse;
- al consorzio ONE Scarl di avviare un rapporto estremamente collaborativo con la Regione Toscana e di agevolare tra i gestori un nuovo modo di fare impresa, in maniera coordinata, nella progressiva omogeneizzazione dei processi e nella piena condivisione dei risultati e degli obiettivi;
- alla Regione Toscana di centralizzare una gestione, quella del TPL, che fino al 31 dicembre 2017 era stata delegata alle provincie, affrontando nuove (e come vedremo successivamente non semplici) dinamiche operative e finanziarie che hanno consentito di perfezionare procedure e meccanismi di scambio ormai perfettamente consolidati con il consorzio ONE;
- ai lavoratori di incrementare i livelli occupazionali (in termini di addetti FTE);
- agli utenti di godere del rinnovamento di mezzi e strumenti tecnologici che hanno migliorato comfort, sicurezza ed accessibilità al servizio.

COMPOSIZIONE SOCIETARIA

Le quote societarie delle Società consorziate corrispondono alla quota di volume di produzione chilometrico dei servizi TPL svolti dalle Società consorziate e/o dai Soci delle stesse al momento della sottoscrizione del "Contratto Ponte".
Di seguito si riporta la composizione societaria della ONE Scarl:

MacroArea/Socio		Quota consortile euro	Quota consortile %
Toscana Nord	CPT	8.700	8,70%
	CTT NORD	10.780	10,78%
	VAIBUS	10.300	10,30%
Firenze	ATAF&LINEA	18.560	18,56%
Toscana Centro	CAP	6.490	6,49%
	BLUBUS	6.820	6,82%
	PIU'BUS	2.010	2,01%
	ACV	3.450	3,45%
	AMV	3.600	3,60%
Toscana Sud	TIEMME	9.870	9,87%
	ETRURIA MOBILI'	7.540	7,54%
	SIENA MOBILITA	11.880	11,88%
Totale		**100.000**	**100%**

Tiemme possiede complessivamente il 24,07%, di cui il 9,87% direttamente ed il 14,20% attraverso le controllate Etruria Mobilità e Siena Mobilità.
La Società è amministrata da un Consiglio di Amministrazione composto da sette membri, di cui due nominati da Tiemme, che ha delegato, le proprie competenze ad un Comitato Esecutivo per la gestione ordinaria del "Contratto Ponte".
Il Comitato Esecutivo è composto da n.3 Consiglieri di cui uno designato da Tiemme.

FUNZIONAMENTO DEL CONSORZIO

L'attività della Società consortile, sia con riguardo alla gestione del contratto ponte con la Regione, sia con riguardo al governo dei rapporti interni con i Consorziati, nonché per ogni rapporto consortile con terzi, è strutturata ed articolata su quattro aree funzionali: Affari Generali, Esercizio, Commerciale e Contabilità e Finanza. Il referente responsabile di quest'ultima è nominato da Tiemme.
Con particolare riferimento alla gestione finanziaria del consorzio, Tiemme ha svolto un lavoro fondamentale non soltanto di coordinamento tra le Società consorziate ma anche di affiancamento alla Regione Toscana che ha consentito a One di ridurre il ciclo del corrispettivo (dall'emissione della fattura al pagamento dei consorziati) a 11,3 giorni lavorativi.

EMISSIONE, VENDITA, CONTROLLO E PROVENTI DEI TITOLI DI VIAGGIO

I titoli di viaggio sono emessi, venduti e controllati direttamente da ciascun Consorziato per il bacino territoriale di propria competenza con proprio distinto profilo fiscale.
Il relativo incasso è di competenza di ciascun Consorziato e rimane ad esso definitivamente acquisito a fronte dei servizi svolti. Parimenti dicasi per i proventi delle multe.

IL CONTRATTO PONTE

Il contratto disciplina le condizioni normative ed economiche dell'affidamento biennale del programma di servizio dell'intera Regione Toscana per un volume di produzione chilometrico annuo pari (nel 2018) a circa 108,9 milioni di chilometri e per un corrispettivo annuo pari (nel 2018) a circa 245,8 milioni di euro.
Di seguito i contenuti del contratto più rilevanti per l'utenza:

- avvio, dal 1° luglio 2018, della ''comunità tariffaria regionale'', che prevede tariffe omogenee in tutta la regione e costo del biglietto urbano dei capoluoghi a 1,50 euro, dei centri urbani minori a 1,20, con allineamento delle tariffe extraurbane alle attuali tariffe ferroviarie;
- 229 nuovi autobus a basse emissioni (di cui 132 bus previsti nel 2018 e 97 nel 2019) che andranno a sostituire gli autobus Euro 0 e Euro 1;
- attivazione del sistema AVM (controllo satellitare della flotta) su tutto il territorio toscano con la possibilità di informazioni in tempo reale sul transito consultabili sulle nuove 275 paline intelligenti e APP;
- bigliettazione via SMS in tutti i comuni della Toscana con servizio urbano;
- bigliettazione elettronica estesa a quasi tutti i comuni capoluogo di Provincia. Per l'area fiorentina è previsto l'avvio della smart card "UNICO Firenze", valida per tutti i mezzi di trasporto - compresi treni Trenitalia - nell'ambito della Città metropolitana di Firenze;
- avvio di abbonamenti ISEE annuali e per studenti, cioè abbonamenti con tariffe ridotte per chi ha reddito familiare certificato ISEE inferiore a 36.151,98 euro, analogamente a quanto avviene per i treni;
- obblighi a carico dell'Affidatario nei confronti degli utenti.

Di seguito i principali punti del contratto che disciplinano i rapporti tra Regione e Affidatario:

- adeguamento per inflazione del corrispettivo a partire dal secondo anno;
- monitoraggio vendita titoli di viaggio e rapporto di contribuzione nel rispetto delle previsioni del DPCM 11 marzo 2013, come modificato dal DPCM 26 maggio 2017;
- obblighi informativi dettagliati a carico dei gestori su variazione addetti e regolarità del servizio;
- disciplina delle modifiche temporanee e definitive al programma di esercizio e relative procedure;
- obblighi dell'Affidatario al termine del contratto con particolare riferimento al trasferimento del personale e dei beni essenziali all'aggiudicatario definitivo della gara;
- penali per inadempienze;
- fidejussione assicurativa a favore del concedente pari al 5% del valore del corrispettivo.

IL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il servizio di trasporto pubblico offerto da Tiemme, nel corso del 2018, è stato regolato nell'ambito del contratto ponte stipulato tra ONE S.c.a.r.l. e Regione Toscana.
Secondo quanto previsto dal contratto, il volume di produzione chilometrica di Tiemme, al netto dei servizi flessibili e della funicolare di Certaldo, era quantificato in 26.916.364 Km.
Nel corso dell'anno, a seguito delle esigenze manifestate nei diversi territori e delle successive deliberazioni dei rispettivi Gruppi Tecnici Territoriali, la quota di produzione è aumentata di circa altri 53.837 km, per un totale complessivo programmato di 26.970.201 km.
Tiemme ha svolto, come consuntivo dell'anno 2018, ulteriori 62.939 Km dovuti a modifiche temporanee del servizio. In dettaglio, a fronte di 17.013 Km non effettuati per cause non imputabili all'azienda e di 21.167 Km non effettuati per cause interne, sono stati effettuati 75.093 Km aggiuntivi per deviazioni stradali del percorso e 26.026 Km per corse bis dovute ad improvvisi afflussi di utenza.

Per i servizi flessibili, a consuntivo, è stata assicurata la stessa copertura oraria prevista nel Contratto Ponte pari a 6.845 ore di disponibilità del servizio, in virtù di 6.395 servizi effettuati.
Il servizio della funicolare di Certaldo ha confermato quanto previsto nel Contratto Ponte. In aggiunta, nei 12 giorni di chiusura della funicolare dovuti a manutenzione ordinaria programmata, sono stati effettuati servizi sostitutivi bus per un totale di 144 ore di servizio.
Per quanto attiene allo svolgimento allo svolgimento puntuale del servizio, nel corso del 2018, sono state numerosissime le modifiche di rilievo ai servizi programmati in termini di variazioni di percorsi e/o orari.
Le principali modifiche al servizio, suddivise per bacino, sono state le seguenti:

- Bacino di Arezzo:
    - Riorganizzazione del servizio nella zona del Casentino, al fine di migliorare le coincidenze ferro-gomma, a seguito delle variazioni degli orari dei treni in quest'area;
    - Riprogettazione del servizio nel Casentino durante le vacanze estive;
    - Modifiche ai servizi a seguito della chiusura del Ponte di Buriano, nel periodo compreso fra il mese di luglio e quello di dicembre;
    - Riorganizzazione della linea SU5 nel periodo estivo mediante intensificazione delle corse della navetta Cortona-Camucia.
- Bacino di Siena:
    - Riprogettazione della linea SG2 urbana a San Gimignano;
    - Potenziamento dei collegamenti scolastici per Siena dalla Val d'Elsa e dalla Val d'Arbia;
    - Istituzione di un nuovo collegamento di trasporto festivo da Piancastagnaio/Abbadia S. Salvatore per Siena;
    - Riprogettazione dei servizi scolastici extraurbani, consistente nello spostamento del capolinea dall'autostazione di Montepulciano ai plessi scolastici di Redi e Poliziano, per gli ingressi della mattina.
- Bacino di Grosseto:
    - Completa riprogettazione del servizio urbano di Grosseto, al fine di garantire una migliore regolarità e una maggiore fruibilità del servizio stesso, a fronte di un piano del traffico variato negli anni;
    - Riorganizzazione della linea ig1 all'Isola del Giglio, in occasione delle festività pasquali e dei servizi primaverili;
    - Variazione dei percorsi sulle corse regionali, a causa della costruzione della variante Pari sud.
- Bacino di Piombino:
    - Revisione della linea Campiglia Stazione-Piombino, per effetto delle variazioni degli orari treni/navi;
    - Istituzione di una nuova linea scolastica di collegamento tra San Vincenzo e Massa Marittima per servire l'istituto tecnico minerario "B. Lotti" di Massa Marittima;
    - Variazione all'instradamento della linea urbana 4 di Piombino, a causa della chiusura del ponte delle Terre Rosse.

In definitiva l'attività di riorganizzazione/ampliamento/riduzione dei servizi è stata portata avanti in linea con quanto richiesto da enti e utenti, sempre con la supervisione dei GTT.
Anche dal punto di vista della regolarità del servizio, si è registrato un notevole miglioramento, anche grazie all'avvio a novembre 2018 della sala controllo su Grosseto, per la gestione delle linee regionali. Questo ha permesso la riduzione di notevoli disservizi: quello di rilevanza maggiore, derivato dalla nevicata avvenuta il 18 gennaio del 2019, registrando un blocco stradale nella Siena-Grosseto, ha visto la sala controllo protagonista della riprogrammazione del servizio in tempo reale, andando a limitare notevolmente i disagi.

INVESTIMENTI

INVESTIMENTI IN IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Nel corso del 2018 sono inoltre stati effettuati investimenti in immobilizzazioni materiali per complessivi 8.070 migliaia di euro rappresentati prevalentemente da investimenti in bus per 6.205 migliaia di euro, a cui si aggiungono 2.448 migliaia di euro di acconti versati alla fine dell'esercizio precedente e da tecnologie di bordo per 476 mila euro. Per i dettagli si rimanda alla sezione "Attività" dello Stato Patrimoniale.
Sono stati inoltre versati acconti per 512 mila euro per forniture autobus e tecnologie.

INVESTIMENTI RINNOVO PARCO MEZZI

Il 2018 è stato caratterizzato da un importante progetto di rinnovamento della flotta autobus, che si è concretizzato nell'acquisto di:

- n. 42 mezzi extraurbani di cui 35 nuovi e 7 usati per una spesa di 7.564 migliaia di euro;
- n. 4 autobus urbani, usati, per una spesa di 35 mila euro;
- n. 5 autobus adibiti a trasporto scolastico, per una spesa di 455 mila euro.

Il fabbisogno finanziario è stato coperto con ricorso nuovi finanziamenti bancari per complessivi 5.500 migliaia di euro e risorse aziendali. I mezzi beneficiano di contributi pubblici per complessivi 3.270 migliaia di euro di cui alla data di redazione del presente Bilancio sono stati erogati solo 831 mila euro.
Il percorso, che proseguirà nel corso del 2019 per raggiungere complessivamente 100 nuovi bus nel biennio, ha avuto come prioritario obiettivo abbassare l'età media del parco circolante extraurbano, attraverso l'introduzione di autobus di ultima generazione, con motorizzazione dai minimi livelli inquinanti (Euro 6 e superiori), avanzati standard di sicurezza e tecnologie di bordo. Se negli anni scorsi, infatti, ci eravamo concentrati sul rinnovo della flotta bus urbani, abbassare l'età media dei mezzi impiegati sulle tratte extraurbane, ci consente di dare risposte concrete ai nostri utenti, che utilizzano quotidianamente i nostri servizi per muoversi sul territorio per esigenze di studio e di lavoro.

Questi investimenti testimoniano l'impegno profuso dall'azienda nel rinnovo del parco e negli investimenti in tecnologie. Dalla costituzione Tiemme ha, infatti, investito in autobus un importo di oltre 44 milioni di euro, di cui 28,8 milioni di euro in autofinanziamento ed in altre immobilizzazioni circa 18 milioni di euro.

PROGETTO EMV A BORDO

Da dicembre 2018 Tiemme è stata la prima azienda in Italia ad introdurre la possibilità di pagare il titolo di viaggio a bordo di un'intera rete urbana del trasporto pubblico mediante carta bancaria contactless. La novità è partita dalla città di Grosseto in via sperimentale, attraverso il lancio della campagna denominata "*Basta un bip per salire a bordo*" che ha interessato tutti i mezzi urbani.
L'obiettivo del progetto, realizzato in collaborazione tecnica con AEP Ticketing Solutions e Mastercard, è quello di rendere sempre più facile l'utilizzo dell'autobus. Nuove obliteratrici di ultima generazione sono state installate a bordo di tutti i bus della flotta urbana di Grosseto,

concretizzando l'impegno a favore nell'innovazione tecnologica sempre più a portata di mano, incentivando l'uso del trasporto pubblico quale modalità di spostamento quotidiana.
L'iniziativa è stata accompagnata da una campagna di comunicazione sviluppata all'esterno e all'interno dei bus: gli autobus divengono unità informative del progetto, in grado di comunicare tutte le informazioni sull'uso della carta e di lanciare un forte messaggio di stimolo all'utilizzo del mezzo pubblico. Tutti i mezzi interessati, infatti, circolano in città con una grafica coordinata e dedicata, nella parte posteriore, sulla porta di ingresso e a bordo, in prossimità delle nuove validatrici, così da garantire informazioni ed istruzioni sulle modalità e caratteristiche di utilizzo del nuovo servizio. Alle paline e alle pensiline di fermata urbane, inoltre, sono presenti informazioni per illustrare le caratteristiche dell'iniziativa e fornire istruzioni prima di salire a bordo.
Dopo Grosseto, il progetto continuerà a crescere nel corso del 2019, estendendosi su tratte extraurbane strategiche (linea 130 Siena-San Gimignano) e su tutte le altre reti urbane di competenza, cioè nelle città di Arezzo, Siena, Piombino e negli altri urbani minori, così da garantire servizi sempre più smart a favore della nostra utenza.

INVESTIMENTI IN IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Nel corso dell'esercizio Tiemme ha effettuato nuovi investimenti per 1.058 migliaia di euro rappresentati prevalentemente da sistemi software e migliorie su beni di terzi.

PROGETTI FINANZIATI

Nell'ottica di prosecuzione della partecipazione a Programmi Europei, mirata a consolidare ed incrementare l'esperienza ed il background dell'Azienda, anche nel corso dell'anno 2018, Tiemme ha collaborato non solo con Aziende e Autorità del Trasporto e Mobilità, ma anche con Università e altre aziende per innovazioni che provenendo da altri settori portano esperienze e mentalità differenti da poter essere di riferimento nel processo di rinnovamento aziendale. Questi i progetti in corso al 31 dicembre 2018:

- **CIPTEC:** Si tratta di un Programma UE Horizon 2020 che affronta le problematiche legate ai servizi di "Trasporto intelligente, ecologico ed integrato". L'obiettivo è di incrementare anche la competitività dell'industria Europea dei trasporti ed ottenere un sistema dei trasporti efficiente nell'uso delle risorse, rispettoso dell'ambiente, sicuro ed integrato tra le differenti modalità in modo da produrre benefici ai cittadini, all'economia e alla società nel suo insieme.

CIPTEC è parte integrante del programma CIVITAS, mirato allo sviluppo di conoscenze e soluzioni innovative per ridurre i livelli di congestione dovuti al traffico urbano. CIVITAS è l'iniziativa dell'UE che finanzia e aiuta le città e aree metropolitane a realizzare interventi innovativi ed integrati nel settore dell'energia, trasporti ed ambiente.

Il progetto si è concluso nel corso del 2018.

- **MOTIVATE:** Si tratta di un progetto europeo, co-finanziato dal programma Europeo INTERREG MEDITERRANEAN, che

ha come obiettivo quello di affrontare la tematica dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (SUMP) focalizzando gli aspetti di raccolta dati e identificazione delle problematiche di accessibilità ai servizi di trasporto. Vuole quindi definire, sviluppare e dimostrare strumenti innovativi di raccolta dati basati sull'utilizzo dei differenti social media e applicazioni di crowsourcing data. Lo sviluppo dei SUMP nelle città turistiche deve definire quindi un set di misure e servizi mirati non solo ai bisogni dei residenti ma anche alle necessità dei turisti. Il progetto si concluderà, salvo proroghe, nel corso dell'anno 2019.

- **NEXT STOP: EUROPE!** Si tratta di un progetto europeo finalizzato all'attivazione di una nuova rete di trasporto pubblico locale su gomma, a gestione comunale, nel Distretto di DiliJan, in Armenia. Tiemme, all'interno del progetto, ha fornito attività di consulenza tecnica sia in loco sia attraverso seminari tenuti in Italia. Il progetto si è concluso nel corso dell'anno 2018.
- **SII-MOBILITY:** il progetto, coordinato dalla Facoltà di Ingegneria dell'Università di Firenze per conto del MIUR (Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca), ente erogante, è stato ulteriormente sviluppato nel corso dell'esercizio con l'obiettivo di avere, a regime, tutti i servizi della mobilità su un'unica APP integrata, già operativa, che sarà oggetto di progressivi aggiornamenti e test nei prossimi mesi. Il progetto si concluderà, salvo proroghe, nel corso dell'anno 2019.
- **AREZZO SMART:** il progetto, finanziato dalla Regione Toscana, nel settore dell'infomobilità, è stato significativamente implementato, attraverso l'installazione di sistemi elettronici di terra nell'ambito della rete TPL urbana e interurbana di Arezzo.
- **ELBA SHARING**: si tratta di uno dei tre progetti all'interno del programma DESTINATIONS/ CIVITAS, che rappresentano le iniziative dell'Unione Europea più rilevanti nel campo della mobilità sostenibile. Il progetto prevede specifiche azioni che interessano il Trasporto Pubblico Locale in termini di studio dei bisogni dei turisti e dei residenti dell'Isola e di definizione di pacchetti integrati di mobilità cercando anche di migliorare l'accessibilità all'isola dal versante "continente". Il progetto si concluderà, salvo proroghe, nel corso dell'anno 2019.

PROGETTI MOBILITA'

A seguito della contingenza favorevole che aveva caratterizzato il costo del carburante nell'esercizio 2016, Tiemme aveva destinato parte delle risorse conseguite alla realizzazione di progetti condivisi con le aziende Madri e gli Enti Territoriali loro soci sul cui territorio, Tiemme svolge la propria attività.
Nel corso del 2018 sono proseguiti i progetti inerenti a mobilità e arredo urbano legati al trasporto pubblico ed hanno comportato l'impiego di personale interno ed il sostenimento di costi esterni nei diversi bacini. Di seguito si illustra il principale.

NUOVA ORGANIZZAZIONE DELLA RETE URBANA DI GROSSETO

A giugno 2018 ha preso il via l'importante progetto di riorganizzazione della rete di trasporto urbano di Grosseto, concepito con nuovi servizi, nuovi strumenti a disposizione dell'utenza e tre nuove linee principali: la linea g1 (identifica dal colore blu), la linea g2 (arancione) e la linea g3 (gialla).

Il progetto garantisce un nuovo concetto di mobilità pubblica che, da nord a sud della città di Grosseto, prevede la copertura di nuove zone abitative e commerciali; tempi di percorrenza più veloci e orari più facili da memorizzare nonché una maggiore frequenza di servizio. Tutte le linee sono attive tutti i giorni, dalle ore 7 alle 20.

Si tratta di un profondo rinnovamento pensato per incentivare l'utilizzo dell'autobus da parte dei grossetani, offrendo nuove modalità di utilizzo e soluzioni più facili, contribuendo a cambiare, con il tempo, le abitudini quotidiane a favore di una mobilità più sostenibile.

Fanno parte integrante del progetto anche 14 nuove paline di fermata elettroniche, le quali garantiscono info in tempo reale sui tempi di attesa alla fermata, in sintonia con l'App gratuita Tiemme Mobile che consente di accedere ad informazioni utili prima e durante il viaggio direttamente dal proprio smartphone. Le paline tradizionali, inoltre, prevedono un nuovo layout grafico per favorire la comprensione da parte dell'utenza rispetto ai nuovi percorsi e ai colori associati a ciascuna nuova linea urbana.

Il lancio del nuovo servizio urbano di Grosseto è stato accompagnato da un'apposita campagna di comunicazione pensata per informare tutta la cittadinanza delle novità, attraverso l'invio al domicilio dei cittadini di oltre 60 mila depliant informativi e di altrettanti tascabili, con tutti gli orari delle tre nuove linee e le relative fermate di riferimento.

COMUNICAZIONE

Ambiente	2018	2017
Android	13.717	16.828
Apple	5.757	13.400
Totale download	**19.474**	**30.228**

Rispetto al 2017, nel 2018 si è registrata una flessione nei download dell'App gratuita Tiemme Mobile. Anche per questo motivo, la seconda parte del 2018 ha visto concentrare il lavoro su due importanti lavori di restyling che prenderanno ufficialmente forma e concretezza nel corso del 2019, ovvero il completo rifacimento del sito web aziendale (www.tiemmespa.it), con una nuova interfaccia grafica e nuove forme di accessibilità rivolte all'utenza, nonché il **completo rifacimento della App gratuita Tiemme Mobile 2.0**.

Entrambi questi due importanti progetti vedranno la luce nei primi mesi del 2019 per rispondere alle seguenti necessità:

- sviluppo nuovo sito web di Tiemme Spa in seguito ad un approfondito lavoro di monitoraggio dell'attuale sito ed individuazione delle criticità da migliorare e sviluppare per il nuovo;
- restyling completo dell'App Tiemme Mobile che, a fronte di un aumento dei download che più avanti evidenzieremo, presenta problematiche strutturali che è necessario sanare con una versione aggiornata e più dinamica.

"MI PIACE" SULLA PAGINA FACEBOOK TIEMME SPA

2018	2017	Var.
5.625	4.975	650

La pagina Facebook è stata utilizzata regolarmente per:

- azioni informative coordinate con quelle dell'ufficio stampa, per informare su variazioni al servizio, aggiornamenti in caso di condizioni meteo particolarmente avverse (neve), chiusura improvvisa di strade ad alta circolazione; novità e attivazione servizi estivi;
- dialogo costante con l'utenza, che ha individuato nella pagina Facebook uno strumento dialogo ulteriore con l'azienda. A seconda delle circostanze sono state date risposte in tempo reale oppure l'utente è stato indirizzato verso lo strumento più idoneo (servizio informativo, Urp);
- attivazione di campagne a pagamento per azioni promozionali su servizi commerciali (linee Mare, linea per Aeroporto di Fiumicino, campagna abbonamenti studenti, navetta di Natale ecc.);

ALTRI PROGETTI DI COMUNICAZIONE

Nel corso del 2018 sono stati inoltre sviluppati numerosi progetti di comunicazione, che più avanti saranno descritti anche in relazione alle singole attività aziendali. In questo contesto citiamo le principali iniziative attivate, di cui alcune delle quali ex novo, altre invece in continuità con gli anni precedenti ma oggetto di restyling grafico, in linea con l'immagine coordinata aziendale.
Alcuni esempi di seguito:

- Adesivo di bordo sui mezzi impiegati per le linee regionali celeri per divieto di consumo di cibo/bevande a bordo;
- Distribuzione di materiale informativo/brochure dedicato a servizi o iniziative specifici quali:

Area Piombino:

- Navetta Ecobarattibus;
- Servizi estivi Comune di San Vincenzo;
- Servizi di collegamento per spiagge bandiera blu Comune di Piombino.

Area Siena:

- Servizio navetta area commerciale Massetana Romana -Siena;
- Servizio navetta Festività Natale 2018.

Area Arezzo:

- Campagna istituzionale dedicata al rinnovo della flotta bus.

Area Grosseto:

- Brochure informativa su servizio navetta per le spiagge del Comune di Monte Argentario.

RETE DI VENDITA

Dal 1° gennaio 2018, con l'attivazione del Contratto Ponte, siglato da One Scarl con la Regione Toscana, sono stati presi in gestione diretta da Tiemme anche i servizi urbani di San Gimignano e Certaldo, compresa la Funicolare.
A tal fine sono state aggiornate le informazioni presso bus, biglietterie e paline e sono stati attivati nuovi Ticket Point per i servizi Tpl sia presso il Comune di San Gimignano-Ufficio Parcheggi/Check-Point, che presso la biglietteria della Funicolare di Certaldo.

MANOVRA TARIFFARIA

Come previsto da Contratto Ponte, dal 1° luglio 2018 è entrato in vigore il nuovo sistema tariffario regionale, cioè l'applicazione di una tariffa unica ed omogenea per l'utilizzo di bus in tutto il territorio toscano, sia per le tratte urbane che extraurbane.
La revisione del sistema tariffario è stata introdotta sia per omogeneizzare il valore dei titoli di viaggio che per finanziare importanti investimenti, tra cui rientrano il rinnovo della flotta autobus, nuove tecnologie e innovazione a supporto dell'utenza. Questo ha comportato l'avviamento di una serie di attività complementari quali:

- Predisposizione carta per titoli di viaggio con nuovo Layout comune One;
- Aggiornamento gestionali/programmi di vendita per l'applicazione e la rendicontazione delle nuove tariffe regionali;
- Stampa Qr-code di controllo su tutti i titoli emessi dalle biglietterie, dalle rivendite automatizzate e via web;
- Formazione nuovo sistema tariffario per: agenti di biglietteria, personale di verifica, personale di collettoria, rivendite, autisti;
- Estensione del servizio di acquisto biglietti tramite SMS a tutti i servizi urbani di Tiemme;
- Informazione integrata con One: sito web, avvisi, comunicati stampa, carta dei servizi, info per bus e per biglietterie.

La manovra introduce una nuova fascia di sconto per gli utenti con indicatore ISEE inferiore a 36.151,98 euro, nell'ottica di facilitare l'accesso al servizio da parte delle fasce di reddito più deboli. A tal fine è stata inserita una funzione di verifica della validità del tagliando TPL Isee in sede di emissione del titolo di viaggio agevolato, con memorizzazione della data di scadenza isee per gli acquisti successivi.

Dopo il 1° luglio sono state ricalibrate alcune tariffe, recependo le segnalazioni ricevute sia tramite la stampa, sia tramite call center ed altri canali informativi aziendali. Da settembre, infatti, la Regione Toscana ha deciso di introdurre alcuni ritocchi nonché di ripristinare alcune soluzioni tariffarie precedentemente abrogate, le quali sono state comunicate dall'azienda tramite appositi comunicati stampa, informative dettagliate sul sito web aziendale, video dedicati caricati nel palinsesto aziendale dei bus di bordo nonché post sulla pagina Facebook, per raggiungere il maggior numero possibile di destinatari/utenti. Nell'immagine esempio di banner inserito nella home page del sito www.tiemmespa.it per informare gli utenti delle ulteriori novità introdotte nel mese di settembre 2018, con accesso a pagina dedicata con dettagli informativi consultabili e scaricabili online.

RETE DI VENDITA

Nel 2018 è stata garantita la riorganizzazione della rete di vendita con implementazione di nuovi punti vendita automatizzati. Questo ha consentito di ridurre le vendite cartacee a strappo ai soli biglietti e abbonamenti mensili ordinari.
Nel corso del 2018 risultano automatizzati oltre 150 punti vendita con pagamento diretto a Tiemme tramite SEPA bancari settimanali per oltre 5.300 migliaia di euro, senza che si sia verificato alcun insoluto di pagamento a Tiemme.

WEB AGENCY

Implementazione dell'area di vendita on line con titoli ISEE e abbonamenti Pegaso. La nostra area web ha registrato un incasso di oltre 800 mila euro sul nostro gateway bancario, con incremento di oltre il 50% rispetto all'anno precedente.

ZONIZZAZIONE

Predisposizione di un programma su map che individua tutte le linee Tiemme incluse le paline e che consentirà l'attribuzione ad ogni palina/zona di un polo tariffario.

LINEE REGIONALI CELERI

In conformità agli standard di qualità definiti dal Contratto Ponte con la Regione Toscana, sono stati attivati dei fattori di qualità specifici sulle linee celeri a giustificazione di tariffe specifiche maggiorate.

FLIXBUS

Nel mese di dicembre 2018 è stato siglato un contratto di collaborazione con Flixbus, uno dei primi operatori della mobilità in Europa, per la distribuzione di titoli nazionali ed internazionali

presso le biglietterie aziendali di Siena, Colle, Poggibonsi e Grosseto. Tale accordo commerciale è stato stipulato in primis in seguito del passaggio dell'offerta Baltour (con cui Tiemme già collaborava) sulla piattaforma FlixBus. A tale motivazione si aggiunge che l'effettuazione di tale attività consente a Tiemme di controllare e ottimizzare le vendite sulle proprie linee a lunga percorrenza concorrenziali con Flixbus, quali ad esempio la Siena-Grosseto-Fiumicino.
In questo contesto è iniziato, da dicembre 2018, un importante intervento di restyling estetico e grafico dei punti vendita delle biglietterie di Siena (piazza Gramsci e Stazione FFSS) che vedrà la luce nel 2019.

MOBINT

Nel 2018 è stata ultimata l'attivazione della card contactless Mobint integrata sui servizi urbani di Grosseto. La card è integrata anche con i servizi urbani di Siena, Colle, Poggibonsi e Piombino già attivi. Inoltre la nuova card consente l'acquisto di abbonamenti extraurbani che sono caricati direttamente sulla stessa.

EMETTITRICE

E' stata ultimata l'installazione di una nuova emettitrice automatica touch dotata di POS presso il nuovo capolinea bus della Stazione FFSS di Grosseto.

BIGLIETTI VIA CARTA DI CREDITO

Tiemme, prima in Italia sui servizi urbani, ha lanciato a Grosseto il sistema che consente di pagare il biglietto urbano tramite carta di credito contactless direttamente a bordo dei bus della flotta urbana. Nessuna registrazione è richiesta: la convalida del biglietto urbano avviene semplicemente avvicinando la propria carta di credito alla validatrice di bordo e attendere il BIP di convalida. Nessuna maggiorazione di costi: l'addebito arriva direttamente sul proprio estratto conto.
Il sistema è sicuro: in nessun caso la carta dovrà essere consegnata al personale. In caso di controllo da parte dei verificatori è, infatti, sufficiente comunicare esclusivamente gli ultimi 4 numeri della propria carta di credito.
Il progetto è stato accompagnato da una **campagna di comunicazione** sviluppata da Tiemme con lo slogan "*Basta un bip per salire a bordo*" presente all'esterno e all'interno dei bus. Gli autobus sono così unità informative del progetto, in grado di comunicare tutte le informazioni sull'uso della carta e di lanciare un forte messaggio di stimolo all'utilizzo del mezzo pubblico.

MONETICA PIOMBINO

Sono state sviluppate prove tecniche su Piombino inerenti alle nuove funzionalità di accesso a bordo tramite tornelli e test per la convalida biglietto tramite QR_code.
Implementazione gestionale di vendita per la stampa titoli anche per le rivendite a strappo, primo passo per l'eliminazione in toto della validazione cartacea del biglietto.

ANALISI DEI DATI DEI RECLAMI

Nel corso del 2018 è proseguito il lavoro di monitoraggio ed analisi dei reclami ricevuti tramite il canale Urp aziendale.

Si tratta di uno strumento utile per l'azienda perché consente di entrare nel dettaglio, dal punto di vista quantitativo e qualitativo, delle tipologie di reclami ricevuti nelle quattro sedi aziendali, evidenziando quali sono le principali problematiche sottolineate dagli utenti e dove queste si evidenziano maggiormente secondo il territorio.
Nel corso del 2018 sono stati complessivamente ricevuti 2.097 reclami, con una crescita di circa il 20% rispetto all'anno precedente. Quanto alle sedi l'unico calo si è registrato sul territorio di Arezzo.
La crescita può essere prevalentemente imputabile al flusso di reclami ricevuto nel periodo compreso tra luglio e settembre 2018 in seguito all'introduzione del nuovo sistema tariffario (reclami sotto la voce area commerciale). Le risposte fornite sono state utili anche per dare chiarimenti e maggiori informazioni all'utenza sulle possibilità contemplate dal sistema, ampliando il ragionamento al di là del mero aumento tariffario, ma anzi offrendo soluzioni non immediatamente comprese dall'utenza.
Inoltre, sulle base delle segnalazioni pervenute, Tiemme si è fatta portavoce di alcune criticità tariffarie che hanno determinato da parte delle Regione Toscana una rimodulazione delle tariffe, ad esempio con l'introduzione del carnet 4 corse, del settimanale e del titolo 10 mesi studenti per l'extraurbano e con la riduzione dell'integrazione urbana da 15 a 5 euro al mese, estendendo, nelle macro aree urbane di Siena e Grosseto, l'utilizzo dei servizi urbani gratuiti a tutti i possessori di abbonamento extraurbano di seconda fascia.
Da sottolineare che l'area di maggiore argomentazione dei reclami resta quella dell'area movimento e programmazione del servizio, con una crescita di circa il 24% rispetto al 2017.

Reclami	2018	2017	Var.%
Siena	1.188	902	31,7%
Grosseto	561	460	22,0%
Piombino	137	117	17,1%
Arezzo	211	276	-23,6%
Totale	**2.097**	**1.755**	**19,5%**

Dettaglio	2018	2017	Var.%
Movimento/Programmazione	1.276	1.026	24,4%
Area Tecnica	169	135	25,2%
Comportamento del personale	316	272	16,2%
Info e Comunicazione	74	78	-5,1%
Suggerimenti e richieste	165	208	-20,7%
Area Commerciale	95	30	216,7%
Altro	2	6	-66,7%
Totale	**2.097**	**1.755**	**19,5%**

TERRITORIO

Nel corso del 2018 sono stati confermati e implementati i progetti di collaborazione con i Mobility Manager delle principali aziende del territorio per l'acquisto di abbonamenti annuali per i dipendenti.
E' stato rinnovata inoltre la convenzione tra Tiemme, Regione Toscana, Regione Umbria e Busitalia per la vendita di titoli unificati annuali scolastici agli studenti che frequentano i poli didattici di Città della Pieve, Chiusi, Chianciano, Cortona e Fabro.

E’ stato stipulato un accordo con la Provincia di Siena che consente a tutti gli studenti delle scuole medie e superiori in possesso di abbonamento extraurbano, di utilizzare gratuitamente tutti i servizi urbani di Siena.
In prossimità dell’apertura delle scuole è stata effettuata una campagna di comunicazione diffusa sul territorio per incentivare il rinnovo dell’abbonamento studenti.

LINEE A LUNGA PERCORRENZA

E’ proseguito anche per il 2018 il servizio della linea a prenotazione **Siena-Grosseto-Fiumicino**, sulla quale in alcuni periodi sono state introdotte promozioni con tariffe low-cost per incentivare gli acquisti in determinati periodi dell’anno, attivando apposite campagne informative attraverso i canali aziendali (sito web e pagina Facebook).
Proprio in virtù delle nuove politiche tariffarie si è ottenuto un incremento del 10% degli incassi sulla linea.
Da giugno a settembre 2018 sono state inoltre ripristinate le linee a prenotazione Piombino-Firenze, Siena-Follonica-Piombino e Siena-Castiglion della Pescaia, nonché le linee estive da Arezzo e da Chianciano per il mare Tirreno.

SANZIONI

Nel 2018, dopo aver sperimentato positivamente la collaborazione Bybus-Holacheck per otto mesi, da marzo 2017 ad ottobre 2017, Tiemme ha indetto una gara europea per la gestione del contrasto all'evasione su tutti i bacini serviti da Tiemme.
E’ risultata vincitrice la Società Holacheck con la quale Tiemme ha stipulato un contratto di collaborazione per l’anno 2018 (inizio 12 dicembre 2017) e successivamente rinnovato per l’anno 2019.
Nel prospetto sotto sono riportati sinteticamente i risultati dell’attività di verifica 2018 confrontati con quelli 2017:

Descrizione	2018	2017	Var.%
Numero sanzioni emesse	44.324	32.049	38,3%
Passeggeri controllati	899.067	633.605	41,9%
Tasso di evasione	4,9%	5,1%	-2,6%
Ore annue di attività di verifica	46.904	36.413	28,8%
Totale	**990.295**	**702.067**	**41,1%**

Come si evince dalla tabella il tasso di evasione è stato ridotto del 2,6% da cui ne è derivato un soddisfacente risultato economico in termini di introiti da titoli di viaggio.
Anche dal punto di vista tecnologico il 2018 ha avuto una notevole evoluzione. Ha visto l’avvio dell’impiego di smartphone per l'emissione delle sanzioni e di un’App di Pluservice-Mycheck, che consente un miglioramento dell'efficienza del lavoro svolto dai verificatori a bordo ed un miglior monitoraggio della rilevazione dei controlli.

SERVIZI BUSINESS LINE

Le gare d'appalto e/o aggiudicazioni dell'anno 2018 sono state le seguenti:

- Gara Comune di Orbetello: aggiudicata a Tiemme in Ati con Viaggi Vacanze e NannoniBus;
- Gara Comune di Grosseto: non aggiudicata;
- Gara Unione dei Comuni Colline Metallifere (Massa Marittima, Montieri e Monterotondo): aggiudicata a Tiemme Spa;
- Collaborazione con By-bus, dove Tiemme partecipa come impresa esecutrice nell'Ati, che si è aggiudicata il trasporto scolastico del Comune di San Gimignano e dell'Unione dei Comuni del Chianti Fiorentino (Barberino);
- Aggiudicata a Tiemme Spa capofila in Ati con Bybus la gara annuale del Comune di Civitella Paganico;
- La gara annuale con Tiemme Capofila in Ati con Viaggi Vacanze e NannoniBus del Comune di Magliano in Toscana;
- La gara che vede sempre Tiemme Capofila ma in collaborazione con consorzio CTP2003 del Comune di Poppi.
- Gara per Comune di Sorano e Manciano ma ancora in attesa di aggiudicazione, nel frattempo è stato prorogato il trasporto scolastico del Comune di Sorano, probabilmente fino al 30/06/2019, all'Ati Tiemme Spa/IdealViaggi srl.

E' stata prorogato nel 2018 anche il trasporto scolastico dei 7 Comuni dell'Unione dei Comuni Amiata Grossetana e del Comune di Cinigiano all'Ati Tiemme spa/Coop.La Peschiera. L'Unione Amiata uscirà con gara annuale nel 2019.
Riconfermato il servizio all'interno del Parco della Maremma come potenziamento linea Tpl 17, da Aprile 2018 a Novembre 2018. Questo servizio sarà riproposto nel 2019 accorciando il periodo al 20 ottobre 2019 e rivedendo orari e corse al fine di ottimizzare il servizio.
Riconfermato ed integrato servizio navette per Aferpi.

CONTESTO MACRO ECONOMICO E NORMATIVO

IL CONTESTO NAZIONALE

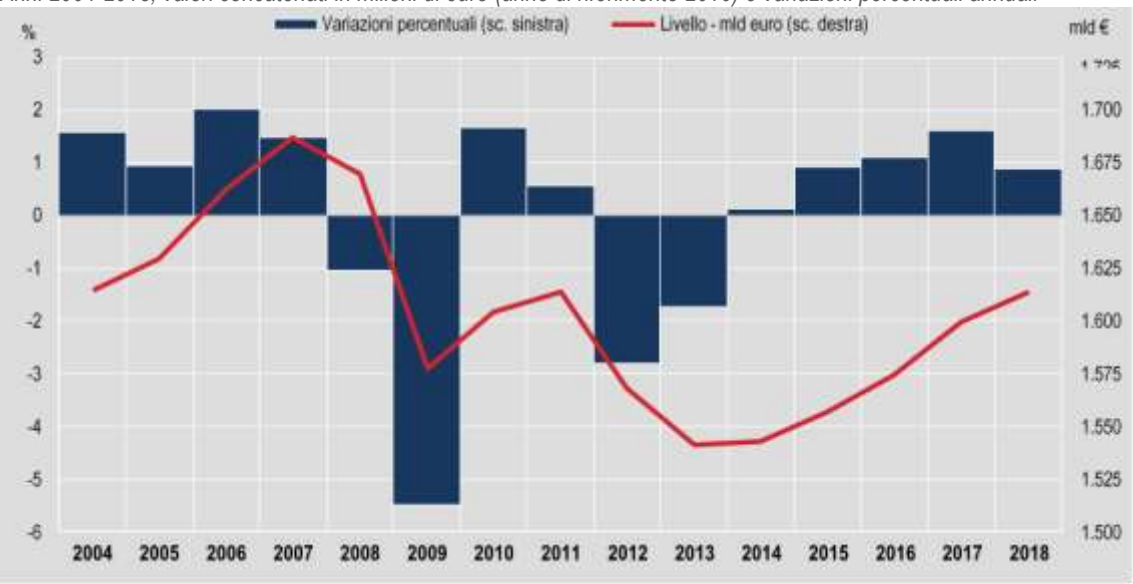
(Rielaborato da Fonte Istat 1, marzo 2019)

La crescita dell'economia è proseguita per il quinto anno consecutivo, segnando tuttavia un rallentamento rispetto al 2017. L'indebolimento della dinamica è derivato da un netto ridimensionamento del contributo della domanda interna, in particolare della componente dei consumi privati. L'andamento delle esportazioni ha segnato una decelerazione e l'apporto della domanda estera netta al Pil è divenuto lievemente negativo. L'espansione del valore aggiunto, diffusa a tutti i principali comparti, è stata più marcata nell'industria manifatturiera e nelle costruzioni, meno dinamica nei servizi. Le unità di lavoro sono aumentate a un ritmo più moderato di quello del 2017, mentre le retribuzioni pro capite hanno segnato un netto recupero. L'indebitamento netto delle Amministrazioni pubbliche ha registrato un miglioramento, mentre la pressione fiscale è rimasta stabile.

PIL IN CRESCITA MA PIÙ LENTAMENTE

Nel 2018 il Pil ai prezzi di mercato è stato pari a 1.753.949 milioni di euro correnti, con un aumento dell'1,7% rispetto all'anno precedente. In volume del Pil espresso a valori concatenati (valore riferimento 2010) è stato 1.613.852 milioni di euro, con un aumento dello 0,9% rispetto al 2017.

Andamento del PIL in volume.
Anni 2004-2018, valori concatenati in milioni di euro (anno di riferimento 2010) e variazioni percentuali annuali



FRENANO EXPORT E INVESTIMENTI

Il rallentamento della crescita del Pil è legato in gran parte al netto ridimensionamento del contributo della domanda interna e in particolare dei consumi. La spesa delle famiglie residenti in Italia è cresciuta lo scorso anno dello 0,6% contro il +1,5% del 2017. A frenare è stato anche l'export, cresciuto dell'1,9% contro il +5,9% del 2017. In decelerazione pure gli investimenti, passati da un aumento del 4% nel 2017 al +3,4% del 2018.

MIGLIORANO AVANZO PRIMARIO E DEFICIT-PIL

L'avanzo primario (prima quindi della spesa per interessi, misurato in rapporto al PIL, è migliorato salendo all'1,6% (dall'1,4% nel 2017). Anche il dato sull'indebitamento netto delle Amministrazioni pubbliche, misurato come rapporto tra deficit e Pil, è migliorato passando dal -2,4% del 2017 al -2,1%.

Saldi di finanzia pubblica in rapporto al PIL
Anni 2004-2018, incidenza percentuale sul Pil

DEBITO PUBBLICO OLTRE IL 132%

Seppure sia in flessione, il deficit ha comunque incrementato il debito pubblico italiano, portandolo al 132,1% del Pil, contro il 131,3% del 2017. Il debito pubblico è in percentuale al livello più alto mai raggiunto.
Lo scorso anno, spiega l'Istat, è, infatti, stato superato anche il precedente picco del 2014 pari al 131,8%. In base ai dati di Bankitalia, il debito delle pubbliche amministrazioni nell'intero 2018 è aumentato in assoluto di 53,2 miliardi, salendo a 2.316,7 miliardi.

LA PRESSIONE FISCALE RIMANE STABILE

Infine, per quanto riguarda la **pressione fiscale**, nel 2018 il dato misurato in rapporto al Pil è rimasto al 42,2%, allo stesso livello del 2017.

IL CONTESTO REGIONALE

(Rielaborato da Fonte IRPET Economia 22/4/2019)

Il prodotto interno lordo (PIL) della Toscana, corrisponde al 6,80% del totale italiano ed intorno a questa quota si collocano anche le altre voci che concorrono a determinare il conto delle risorse e degli impieghi della regione (importazioni dall'estero, consumi delle famiglie, consumi collettivi, investimenti fissi lordi).
La Toscana è una regione aperta al commercio internazionale con una quota delle esportazioni toscane sul totale dell'export italiano intorno al 7.5%.
Negli ultimi anni la Toscana si è collocata nella graduatoria basata sulla ricchezza pro-capite tra l'ottavo ed il decimo posto, con un dato che la pone sopra la media nazionale.

I SISTEMI TRAINANTI

Vi sono settori che in Toscana incidono sul sistema economico in misura maggiore rispetto al contesto nazionale. E' il caso, ad esempio, del settore commercio, alberghi e pubblici esercizi (con un rilevantissimo 17.0%), che segnala evidentemente l'importanza che il turismo riveste per una regione come la Toscana.
In Toscana si registrano ogni anno presenze turistiche pari a circa l'11% delle presenze italiane nelle strutture ricettive nazionali; dato che colloca la regione ai primi posti insieme a Veneto, Trentino ed Emilia.
Lo studio IRPET "Accessibilità e trasporti a servizio delle aree turistiche" (Dicembre 2018) evidenzia come il rapporto tra dotazione infrastrutturale, sistema dei trasporti e turismo sia profondamente integrato. Da un lato, infatti, il grado di accessibilità, definito dal livello di infrastrutture e servizi che vi insistono, influenza la capacità dei sistemi territoriali di attrarre flussi turistici. La domanda turistica, infatti, è in primo luogo una domanda di trasporto. Dall'altro lato, la crescente domanda turistica e le peculiari caratteristiche che questa presenta (stagionalità, concentrazione territoriale, volatilità, etc.) costituiscono un elemento di pressione sull'efficienza del sistema di trasporto, specialmente nel momento in cui si trova ad interagire con la domanda espressa a livello locale, utilizzandone i medesimi servizi e la medesima rete.

Lo studio evidenzia che, data la limitata capillarità del trasporto ferroviario, in larga parte del territorio regionale il trasporto pubblico è affidato al trasporto su gomma. Tale servizio consente, infatti, una maggiore flessibilità in quanto meno dipendente dalle infrastrutture fisse, e nonostante in anni recenti la crisi delle finanze pubbliche e la riduzione delle risorse messe a disposizione per l'esercizio del servizio, rimane una delle componenti fondamentali della connettività regionale.
Allo stato il servizio di TPL su autobus garantisce in maniera diffusa sul territorio l'accessibilità e la connettività territoriale, con un'offerta in termini di posti-km totali offerti dai servizi extraurbani che la collocano al 5° posto fra le regioni italiane, dietro a Lombardia, Veneto, Lazio ed Emilia Romagna, mentre in termini pro-capite l'offerta risulta nella media (10a posizione). Meno brillanti appaiono i risultati in termini di passeggeri trasportati, dove la Toscana si colloca rispettivamente all'8° posto per livelli assoluti di domanda soddisfatta e al 13° in termini riparametrati sulla popolazione.

L'OFFERTA E LA DOMANDA DI TRASPORTO PUBBLICO EXTRAURBANO SU GOMMA NELLE REGIONI ITALIANE

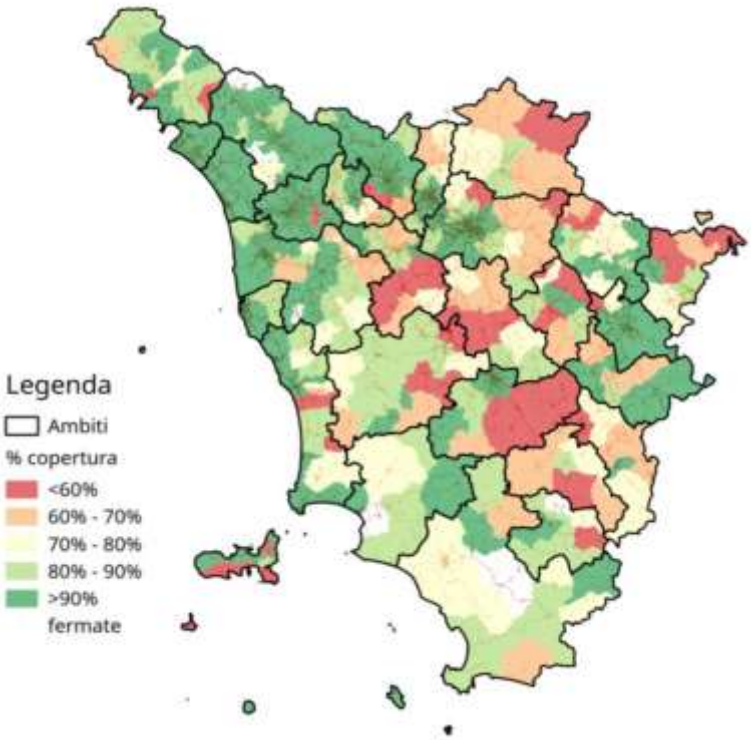
Regione	Posti-km offerti	Viaggiatori-km	Posti-km/pop	Viaggiatori-km/pop
Piemonte/Valle d'Aosta	3,934,225,805	994,952,224	873.9	221.0
Lombardia	12,746,288,502	2,595,993,898	1,270.0	258.7
Bolzano/Trento	2,817,305,372	495,528,543	2,638.8	464.1
Veneto	8,137,414,146	1,987,245,202	1,659.0	405.1
Friuli Venezia Giulia	1,746,035,765	487,360,922	1,436.4	400.9
Liguria	1,312,123,215	228,810,422	842.7	147.0
Emilia Romagna	4,798,296,249	1,236,454,259	1,077.6	277.7
Toscana	4,522,641,723	1,002,636,799	1,210.2	268.3
Umbria/Marche	2,506,757,365	661,462,914	1,037.4	273.7
Lazio	5,740,967,626	2,201,391,873	973.6	373.3
Abruzzo	2,482,235,159	665,903,444	1,887.3	506.3
Molise	855,294,881	238,543,531	2,772.5	773.3
Campania	4,438,746,989	1,115,632,667	761.8	191.5
Puglia	4,123,671,267	1,042,622,641	1,018.6	257.5
Basilicata	1,356,256,231	486,356,121	2,391.5	857.6
Calabria	2,425,286,949	591,205,900	1,239.5	302.1
Sicilia	3,673,975,153	1,663,967,168	730.9	331.0
Sardegna	3,297,246,016	508,215,733	2,000.5	308.4
TOTALE	**70,914,768,413**	**18,204,284,260**	**1,172.5**	**301.0**

Fonte: Conto Nazionale Infrastrutture e Trasporti 2017

Riguardo la capillarità del servizio, è possibile confrontare la distribuzione geografica delle strutture ricettive rispetto a quella delle fermate del servizio. Pur non analizzando la frequenza e il numero di connessioni di ciascuna fermata, lo studio dell'IRPET presuppone che la vicinanza di una fermata dalla struttura ricettiva implichi la possibile raggiungibilità della struttura stessa tramite il servizio di TPL su gomma.

La figura sottostante riporta per ciascun comune la percentuale di strutture ricettive dotate di una fermata entro un raggio di 750 metri. Si evidenziano le rilevanti dotazioni dei comuni capoluogo e della costa settentrionale. L'elevata dispersione della ricettività turistica nelle aree centrali e nella toscana meridionale si riflette inevitabilmente in un minore grado di copertura territoriale da parte del servizio.

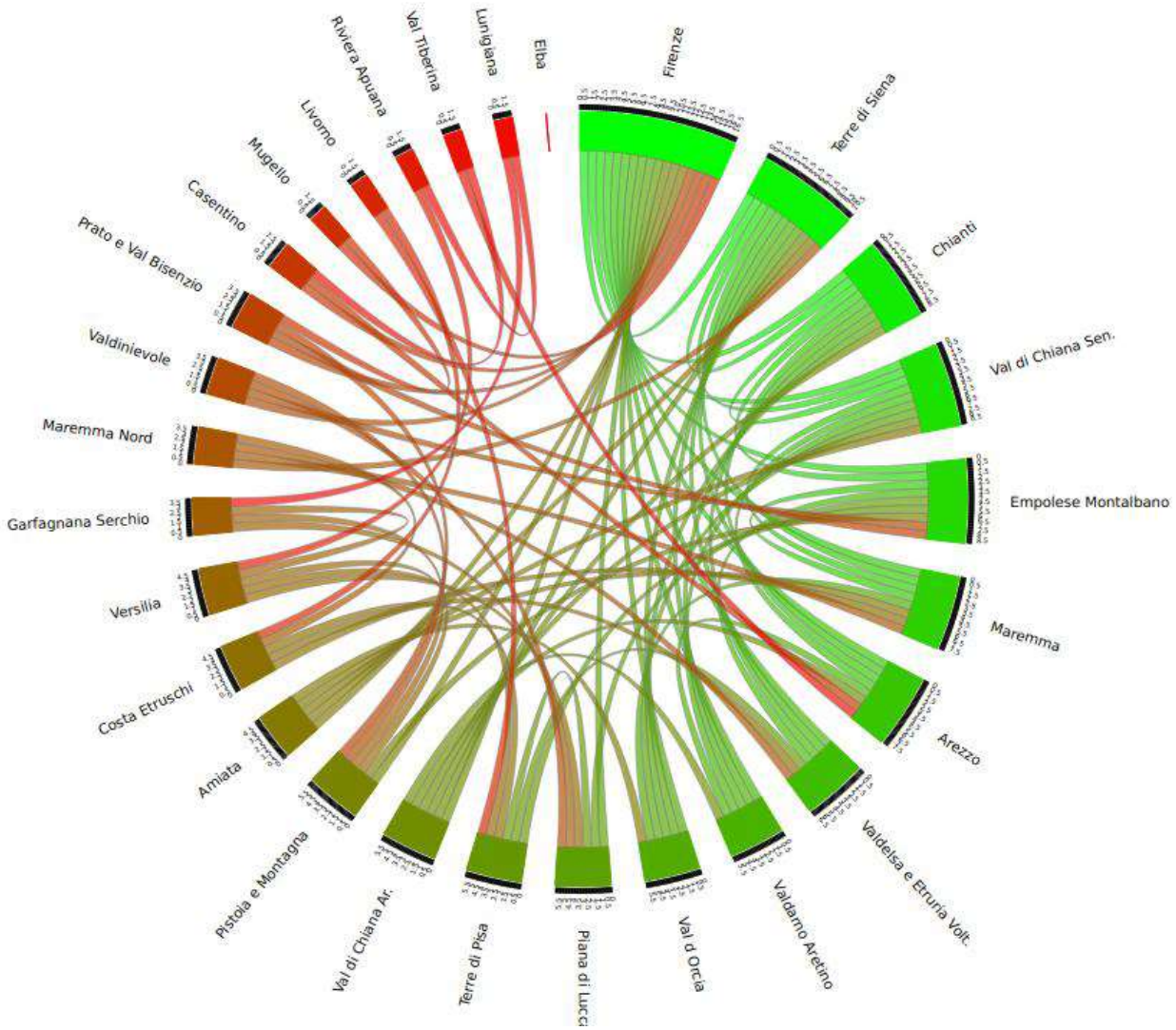
COPERTURA DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA PER COMUNE



Fonte: elaborazioni IRPET su dati Regione Toscana

IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE CON AUTOLINEE EXTRAURBANE

Un altro aspetto di rilevo riguardo l'accessibilità tramite il servizio di TPL su gomma è la connessione di medio raggio, che può essere declinata da un lato, nelle connessioni fra i diversi ambiti territoriali e dall'altro, nelle connessioni intermodali con particolare riferimento all'interscambio treno-autobus. Entrambi gli aspetti favoriscono la mobilità intra-regionale dei flussi turistici e consentono la distribuzione sul territorio di coloro che utilizzano i principali hub di lunga percorrenza (aeroporti, stazioni ferroviarie, ma anche terminal traghetti e crociere) e desiderano raggiungere in particolar modo quelle destinazioni non servite direttamente dal servizio ferroviario.
Il grafico mostra, per ciascun ambito, a quanti e quali altri ambiti questo è connesso tramite un servizio di linea extraurbano diretto su autobus.
L'area fiorentina risulta ovviamente l'area maggiormente connessa, grazie al ruolo che Firenze esercita come terminale di numerose connessioni extraurbane anche di lunga percorrenza.
Fuori da Firenze il Gruppo Tiemme primeggia, con ben 7 bacini tra i primi dieci.

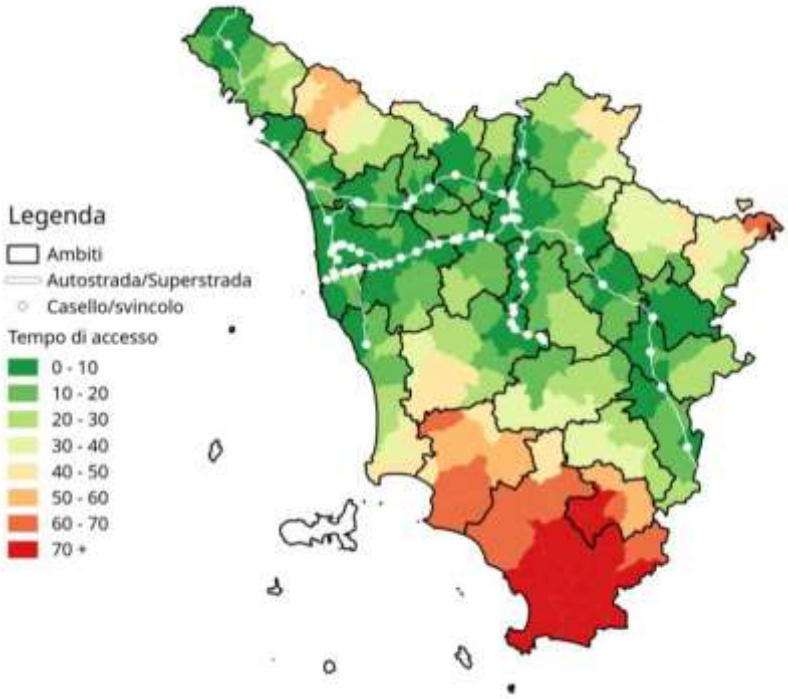


L'ACCESSIBILITÀ STRADALE

Anche per la rete stradale, possiamo scindere l'analisi in una componente di media/lunga percorrenza, rivolta prevalentemente ad indagare la connessione dei singoli territori con i grandi assi viari rappresentati in primo luogo dalle autostrade (per la Toscana, A1, A11 e A12) e, complementarmente, da alcune strade di grande comunicazione (FI-PI-LI e raccordo FI-SI).

L'analisi della mappa conferma ancora una volta una certa perifericità dell'area sud della regione, in particolar modo degli ambiti della Maremma e dell'Amiata. La densità di popolazione (e di conseguenza la densità della domanda di mobilità) rappresenta, infatti, come già osservato in precedenza, uno dei driver fondamentali nelle scelte di localizzazione degli investimenti infrastrutturali. L'area sud della Toscana soffre in maniera piuttosto evidente di un gap di connettività anche sul fronte stradale che alcuni progetti in corso di realizzazione ormai da tempo (E78 Grosseto-Fano e completamento dell'autostrada Tirrenica) potrebbero essere in grado di mitigare almeno in parte.

ACCESSIBILITÀ RISPETTO ALL'AUTOSTRADA/SUPERSTRADA PIÙ VICINA
Tempo di accesso in minuti su rete stradale



Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT e Regione Toscana

QUADRO NORMATIVO SUL FINANZIAMENTO DEL SETTORE

Si riportano di seguito gli aggiornamenti in merito all'evoluzione legislativa nazionale e regionale riguardante il settore TPL (Trasporto Pubblico Locale).

LEGGE N. 205 DEL 27 DICEMBRE 2017 (LEGGE DI STABILITÀ)

La Legge di bilancio 2018 (legge n.205 del 27 dicembre 2017) contiene due agevolazioni per le spese legate al trasporto pubblico.

1) La detraibilità delle spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico (anche per familiari a carico) nella misura del 19% fini ad un massimo di 250 euro.

2) Le agevolazioni fiscali per i "buoni TPL". All'art. 51, comma 2, del TUIR è stata, infatti, aggiunta la nuova lettera d-bis) con cui si prevede che le somme erogate o rimborsate dal datore di lavoro o le spese direttamente sostenute da quest'ultimo per l'acquisto dei titoli di viaggio per il trasporto pubblico locale del dipendente e dei familiari non concorrono a formare reddito di lavoro dipendente, analogamente a quanto già oggi avviene per i "buoni pasto".

FONDO NAZIONALE PER IL TPL

Il Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale nelle regioni a statuto ordinario è stato istituito dalla legge n. 228/2012 (articolo 1, comma 301).

Dal 2018 il Fondo TPL è disciplinato dalle norme del DL n. 50 del 2017, che ha modificato sia il criterio di finanziamento del Fondo, sia i criteri per il riparto.

In particolare la consistenza del Fondo è stata fissata per legge in 4.789,5 milioni di euro per l'anno 2017 ed in 4.932,6 milioni di euro a decorrere dall'anno 2018. Precedentemente il meccanismo di quantificazione del Fondo era ancorato al gettito delle accise su benzina e gasolio.
Con la sopra citata legge di bilancio 2018, è stata però disposta una riduzione del Fondo di 58 milioni di euro, dall'anno 2019.
Per il 90% il Fondo è stato assegnato alle regioni sulla base delle percentuali fissate dal decreto (alla Toscana va l'8,83%) e per il residuo 10%, sempre in base alle medesime percentuali, ma subordinatamente alla verifica del raggiungimento di specifici obiettivi di efficientamento.
Il decreto legge n. 50/2017 ha anche stabilito nuovi criteri per la ripartizione di una quota pari al 20% del Fondo TPL prevedendo penalizzazioni per le regioni e gli enti locali che non procedano all'espletamento delle gare, nonché parametri volti a incentivare il perseguimento degli obiettivi di efficienza e di centralità dell'utenza nell'erogazione del servizio.
Stando al testo del decreto legge n. 50/2017 (articolo 27, comma 2) i nuovi criteri di riparto del Fondo dovevano essere applicati fin dall'anno 2018. Tuttavia nel corso dell'anno 2018 il Fondo è stato ripartito sulla base delle disposizioni previgenti, soluzione necessaria ad evitare che il residuo 20% dello stanziamento del Fondo non fosse ripartito ed erogato entro l'anno.
I nuovi criteri di ripartizione del Fondo, indicati al comma 2 dell'art. 27 e operativi dall'esercizio 2019 sono i seguenti:

- Il 10% dell'importo del Fondo è assegnato alle regioni sulla base dei proventi da traffico e dell'incremento dei medesimi registrato tra il 2014, preso come anno base, e l'anno di riferimento con rilevazione effettuata dall'Osservatorio per il trasporto pubblico locale; tale percentuale è incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore 5% annuo fino a raggiungere il 20% dell'importo del predetto Fondo.
- Il 10% dell'importo del Fondo è assegnato per il primo anno alle regioni in base al criterio dei costi standard. La percentuale è incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore 5% annuo fino a raggiungere il 20% dell'importo del Fondo.

A tal fine, nel corso dell'esercizio è stato pubblicato il Decreto ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018, che definisce i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e i criteri di aggiornamento e applicazione. E' previsto comunque che nel primo triennio l'eventuale riduzione annua, per ciascuna Regione, non possa superare il 5% della quota di riparto dell'anno precedente.

- La quota residua del Fondo, ad eccezione di una percentuale dello 0,025 per cento destinata alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio nazionale, è ripartita sulla base della Tabella di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 novembre 2014 (riportata anche nel DPCM 26 maggio 2017) dove la Toscana prende l'8,83%; dal secondo anno la ripartizione avverrà sulla base dei livelli adeguati di servizio. Tali livelli di servizio dovranno essere definiti con

decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in coerenza con il raggiungimento di obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità, nonché assicurando l'eliminazione di duplicazioni di servizi sulle stesse direttrici. Spetta poi alle regioni provvedere alla determinazione degli adeguati livelli di servizio;

- Si prevede una penalizzazione, pari al 15% del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio - in sede di ripartizione delle risorse fra le regioni - nei casi in cui, entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non siano affidati con procedure di evidenza pubblica, ovvero non risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara (ovvero qualora siano bandite gare non conformi alle misure adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti, se bandite successivamente all'adozione delle predette misure). Tale penalizzazione, in base a quanto stabilito dall'art. 21-bis del D.L.n. 119 del 2018, si applica dal 2021 e non si applica ai contratti di servizio che siano affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, del regolamento (CE) n. 1370/2007 e alle disposizioni normative nazionali vigenti. E' stata comunque introdotta una clausola di salvaguardia volta a far sì che, a seguito del riparto delle risorse del Fondo, nessuna regione possa essere penalizzata per una quota complessiva che ecceda il 5 per cento delle risorse ricevute nell'anno precedente. Inoltre nei primi cinque anni di applicazione della nuova disciplina, il riparto non potrà comportare una riduzione annua superiore al 10% rispetto ai trasferimenti riferiti all'anno 2015.

Il comma 4 dell'art. 27 stabilisce che nelle more dell'emanazione del decreto annuale di riparto (da emanare entro il 30 giugno), sia concessa alle regioni con decreto ministeriale, entro il 15 gennaio di ciascun anno, un'anticipazione dell'80 per cento delle risorse del Fondo e l'erogazione con cadenza mensile delle quote ripartite. L'anticipazione 2018 è effettuata sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna regione l'anno precedente con decreto n.19 del 29/1/2018. L'anticipazione 2019 è stata concessa con decreto n. 82 del 5 marzo 2019.

IL FONDO PER IL RINNOVO DEI MEZZI DEL TPL ED IL PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il rinnovo dei mezzi è stata oggetto di diversi interventi normativi nel corso delle passate legislature.
Con la legge n. 208 del 2015, poi modificato dal D.L. n. 50 del 2017, è stato istituito il c.d. "Fondo mezzi". Il Fondo è finalizzato all'acquisto diretto, anche per il tramite di società specializzate, nonché alla riqualificazione elettrica ed energetica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale. Il Fondo è divenuto operativo dal 1°gennaio 2017 ed in esso sono confluite le risorse rese disponibili dalle precedenti normative, pari a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019.
Al Fondo sono inoltre stati assegnati, 210 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, 130 milioni di euro per l'anno 2021 e 90 milioni di euro per l'anno 2022.
Per la ripartizione alle regioni del Fondo, è stato emanato il decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti n. 25 del 23 gennaio 2017. Il decreto ha previsto l'utilizzo, in via sperimentale, di una centrale unica di committenza (Consip S.p.a.), che ha individuato con procedure ad evidenza pubblica il soggetto fornitore per ciascuno dei lotti previsti, con cui stipulare apposite convenzioni.
La gara Consip ha avuto ad oggetto 9 lotti, per la fornitura di 1.600 bus, dei quali 8 sono stati aggiudicati (tra il 22 e il 26 giugno 2018), mentre il lotto 1 è andato deserto. Il fondo nazionale finanzia direttamente il 60% dell'acquisto, mentre per il restante 40% è previsto il

cofinanziamento delle Regioni (pari a ulteriori 100 milioni di euro). L'iniziativa sperimentale di una centrale unica di committenza non ha avuto però l'esito atteso in termini di condizioni di acquisto per le aziende partecipanti, la maggioranza delle quali avrebbe potuto ottenere condizioni più favorevoli e capitolati più strutturati, rivolgendosi direttamente alle aziende fornitrici.
La legge di Bilancio 2017 (articolo 1, commi 613- 615, della L. 232/2016) ha poi previsto l'emanazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile che ha disposto l'incremento delle risorse attribuite al Fondo mezzi di altri 200 milioni di euro per il 2019 e di 250 milioni per ciascuno degli anni dal 2020 al 2033, per un totale di 3,7 miliardi euro. Ha esteso le finalità al finanziamento delle infrastrutture tecnologiche di supporto, segnatamente le infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici.

Nella tabella seguente si riepilogano gli stanziamenti confluiti sul Fondo per il rinnovo parco mezzi:

Importi in milioni di euro

Norma	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	annui 2023-2033
Co. 83 (l. 147/13	50	50	50	50					
Co. 866 (l. 208/15)					210	210	130	90	
Co. 613 (l. 232/16)					200	250	250	250	250
Totale	**50**	**50**	**50**	**50**	**410**	**460**	**380**	**340**	**250**

LE LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE DEI MEZZI PIÙ INQUINANTI

Con l'obiettivo di favorire il rinnovo del parco autobus, sono intervenute norme che hanno limitato progressivamente la possibilità di acquistare e mettere in circolazione i mezzi più vetusti ed inquinanti.
In particolare, a decorrere dal 1° gennaio 2019, su tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore destinati al trasporto di persone alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0.
Il comma 11-*bis* dell'articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017 ha poi stabilito che i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 non possano prevedere la circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto pubblico regionale e locale appartenenti alle categorie M2 o M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0 o Euro 1.
Si ricorda che a livello europeo si sta accelerando la transizione verso la mobilità a zero emissioni. La Commissione UE impone normativamente limiti sempre più rigidi per le emissioni dei veicoli a motore ed ha introdotto dal 1°settembre 2017 nuove procedura di prova delle emissioni reali di guida (*Real Driving Emissions*, RDE).

LE COMPENSAZIONI PER GLI ENTI AFFIDATARI DEI SERVIZI

Il decreto-legge n. 50 del 2017 è intervenuto in materia di compensazioni per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, con l'art. 27, commi da 8-bis e 8-sexies:
il comma 8-*bis* impone agli enti affidatari dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, con riferimento ai contratti da stipulare successivamente al 31 dicembre 2017, di determinare le compensazioni economiche e i corrispettivi da porre a base d'asta sulla base dei costi standard.

Il *comma 8-ter,* lett. a) prevede la possibilità di superare l'obbligo generalizzato di assicurare che i ricavi da traffico siano almeno pari al 35 per cento dei costi operativi (al netto dei costi di infrastruttura), previsto dall'art. 19, comma 5 del decreto legislativo n. 422 del 1997, demandando a tal fine ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti un'eventuale ridefinizione della percentuale stessa al fine di tener conto del livello della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali. Tale disposizione trova applicazione dal 1° gennaio 2018.
Il comma 8-*quinquies* prevede che, con riferimento ai contratti di servizio stipulati successivamente all'adozione dei provvedimenti tariffari, le regioni e gli enti locali modifichino i sistemi tariffari ed i livelli delle tariffe, mentre per i contratti in essere le norme si applichino solo nel caso di aumenti maggiori del doppio dell'inflazione programmata, con conseguente riduzione, per tali contratti, del corrispettivo del medesimo per un importo pari al 70% dell'aumento stimato dei ricavi da traffico, conseguente alla manovra tariffaria, salvo il caso in cui la fattispecie sia già disciplinata dal contratto di servizio. Tale intervento è volto ad assicurare il conseguimento degli obiettivi di copertura dei costi tramite i ricavi del traffico. I livelli tariffari sono aggiornati sulla base delle misure emanate dall'Autorità di regolazione dei trasporti.
Il comma 8-*sexies* stabilisce che nei casi in cui i proventi tariffari non coprano i costi di gestione del servizio a domanda individuale, il gestore sia tenuto ad esplicitare, nella carta dei servizi e nel sito istituzionale, in modo sintetico e chiaro, la percentuale del costo di erogazione del servizio posta a carico del bilancio dell'ente locale e finanziata dalla fiscalità locale.

PROVVEDIMENTI REGIONALI

Con legge regionale del 6 dicembre 2017, n. 68 "Interventi normativi relativi alla terza variazione al bilancio di previsione 2017-2019 e modifiche alle leggi regionali 88/1998, 65/2010, 23/2012, 77/2012, 77/2013, 14/2014, 86/2014, 82/2015, 85/2016, 89/2016, 16/2017, 40/2017, 53/2017" la Regione Toscana ha assunto, a partire dal 1 gennaio 2018, le competenze di gestione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale, creando il presupposto normativo per la sottoscrizione di quello che è stato denominato "Contratto Ponte".
In particolare, l'Art.3 "Norme transitorie in materia di trasporto pubblico locale. Modifiche all'articolo 102 della L.R. 65/2010" prevede quanto segue:
2. Fatti salvi gli atti della gara regionale per l'affidamento del servizio di cui all'articolo 90 e tutte le determinazioni preliminari della gara stessa intercorse con gli enti locali, fino al suddetto affidamento e, comunque, per un periodo massimo di due anni, le competenze di gestione del servizio di TPL sono esercitate dalla Regione sull'intero ambito regionale, mediante la stipula di un contratto di concessione in applicazione dell'articolo 5, comma 5, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, e a far data dalla stipula del contratto medesimo, secondo i seguenti criteri:
a) individuazione della rete dei servizi per ciascun ambito provinciale a partire dalla rete esistente al 1° gennaio 2018;
b) assegnazione alla Regione, per gli anni 2018 e 2019, della quota di risorse previste dagli enti locali e da questi destinate alla copertura dei servizi di trasporto nella misura stabilita per l'anno 2017, per l'esercizio dei servizi di cui alla lettera a);
c) applicazione del sistema tariffario approvato dall'intesa della conferenza regionale dei servizi minimi del 25 maggio 2012 e dai successivi perfezionamenti della stessa, a partire dal 1° luglio 2018."

Nel mese di dicembre 2017, i dodici gestori dei contratti di servizio di TPL in essere a quella data hanno quindi costituito un nuovo consorzio denominato ONE Scarl che in data 29 Dicembre

2017 ha sottoscritto il “Contratto Ponte” con la Regione Toscana della durata di due anni per la gestione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale sull'intero ambito regionale.

COSTO DEL GASOLIO

Il costo del gasolio rappresenta una quota superiore al 14% dei costi operativi. E’ quindi fondamentale conoscerne le dinamiche dei prezzi.

La **domanda petrolifera mondiale** nel 2018 è stata mediamente di 99,2 milioni b/g, superiore rispetto al 2017 ma in rallentamento rispetto alle crescite degli anni precedenti. La tendenza è confermata anche per il prossimo anno dall’Agenzia internazionale per l’energia (Aie) che prevede una lieve frenata della crescita in molti Paesi non-Ocse a causa dell’impatto dei prezzi del greggio, più alti su base annuale, amplificato dalla svalutazione monetaria e dal rallentamento dell’attività economica.

Tra i Paesi non-Ocse il contributo all’aumento della domanda nel 2018 è arrivato prevalentemente dalla Cina e dagli altri Paesi asiatici ma anche da Stati Uniti e Canada. Stabile l’Europa che ha interrotto la fase di crescita iniziata nel 2014.

A livello mondiale il petrolio si conferma la prima fonte di energia con una quota del 32%, seguita dal carbone con il 27% e dal gas con il 22%. Nel settore dei trasporti (merci e persone), il peso dei prodotti petroliferi è attualmente intorno al 92% e, stando ai dati contenuti nell’ultima edizione del WEO 2018 (Aie), al 2040 dovrebbe scendere intorno all’82%.

Dal 2010 la domanda mondiale di petrolio è cresciuta complessivamente del +12%, spinta principalmente dai Paesi non-Ocse.

La **produzione mondiale di petrolio** ha evidenziato una decisa crescita, superando i 101 milioni nel mese di agosto. Gli Stati Uniti hanno registrato un vero e proprio record storico (+16% rispetto al 2017) coprendo quasi per intero l’incremento della produzione mondiale e consolidando così la loro leadership. Rispetto al 2010, in soli otto anni, con lo sviluppo dello shale oil gli Usa hanno praticamente raddoppiato i loro volumi (+97%), a fronte del +11,5% della Russia e del +11,3% dei paesi Opec.

La produzione Opec è invece rimasta sostanzialmente invariata, compensando dal 1° luglio il crollo della produzione venezuelana con maggiori estrazioni da parte degli altri Paesi membri.

Ciò, insieme al boom produttivo degli Stati Uniti e al contestuale rallentamento della domanda rispetto alle previsioni di inizio anno, ha posto le condizioni per un’inattesa crescita delle scorte.

Dal 2010 l’offerta mondiale di petrolio è cresciuta complessivamente del +15%, coperta per il 62% dai Paesi non-Opec e per la restante parte da quelli Opec.

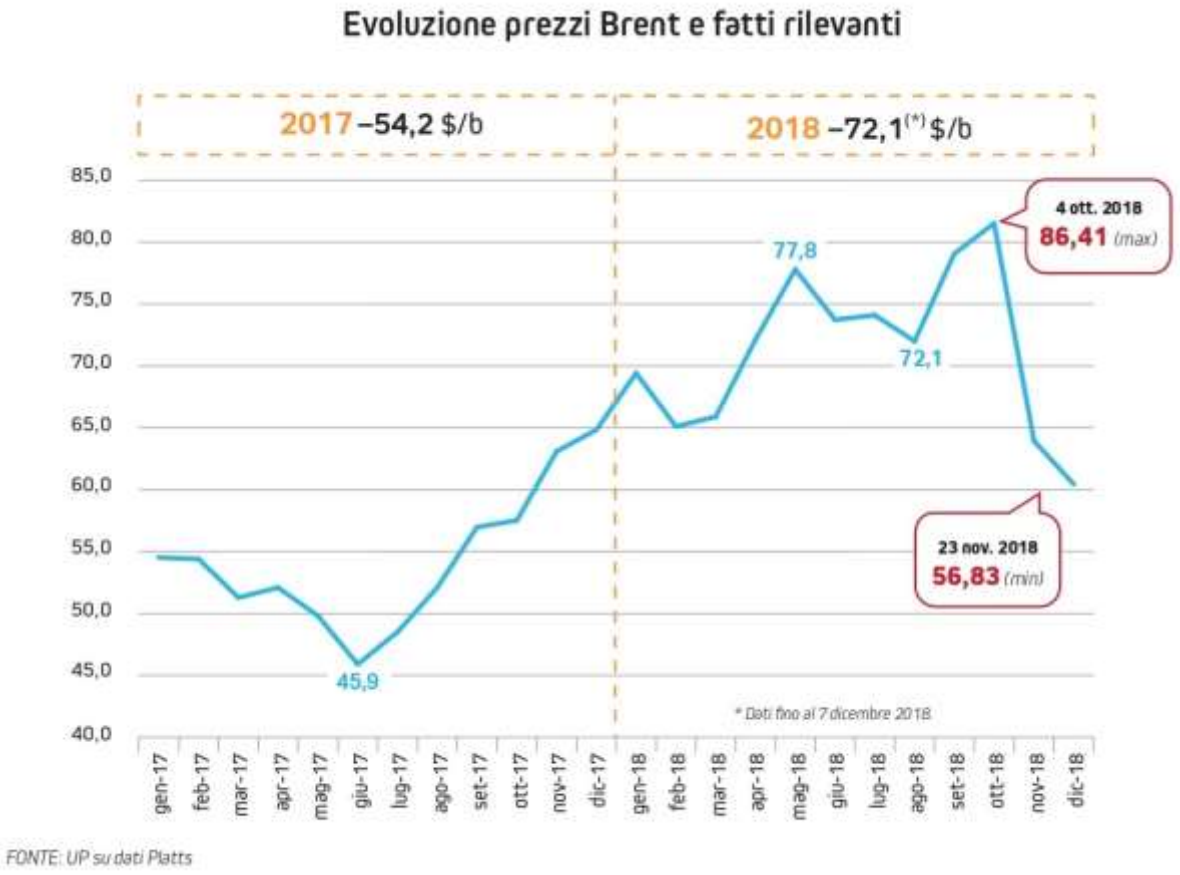
2018 - Nuovamente in surplus il mercato mondiale di petrolio
(Dati trimestrali in milioni di barili/giorno)

(*) Media annua.
FONTE: UP su dati AIE

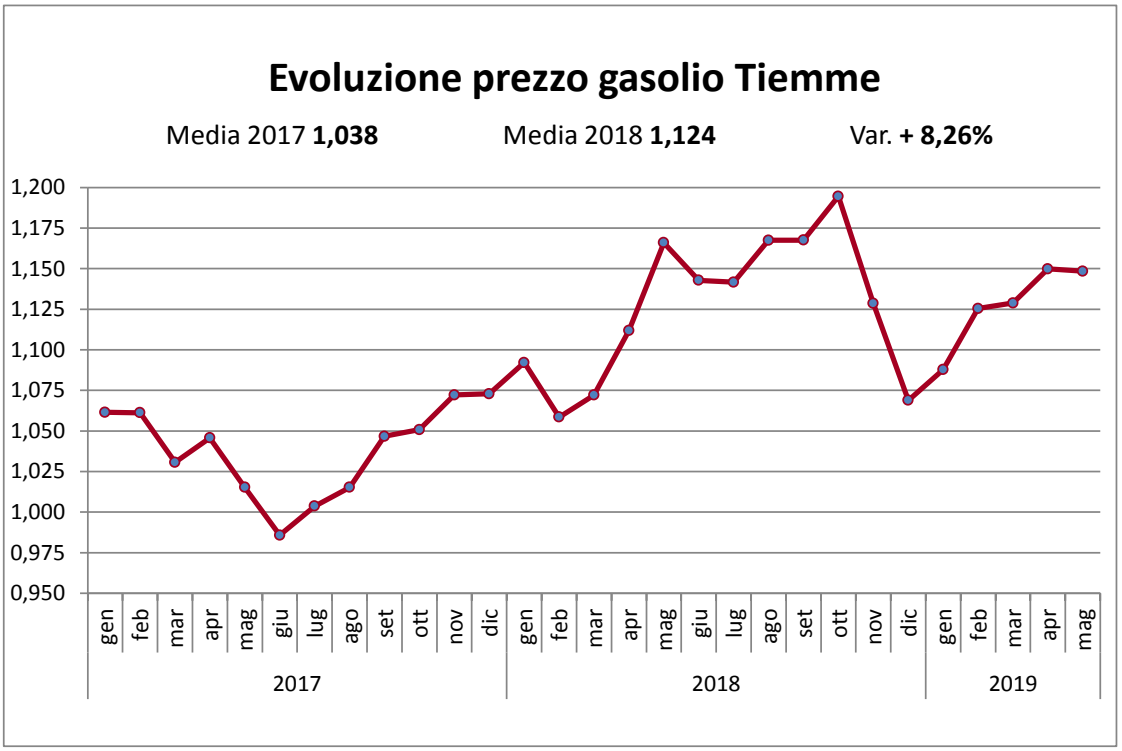
Nel 2018 il **prezzo del greggio** (Brent datato) ha mostrato valori decisamente superiori a quelli del 2017 (54,2 dollari/barile), attestandosi in media annua a **72 dollari/barile**, con un aumento del 33%. Nel primo trimestre dell'anno i prezzi si sono mossi prevalentemente nella forchetta 60-70 dollari/barile dato il sostanziale equilibrio tra domanda ed offerta, mentre nel successivo (aprile-giugno) hanno cominciato ad oscillare tra 70-75 dollari/barile, con punte di 80 a maggio. Il trend al rialzo è stato trainato, in presenza della crisi venezuelana, dalle attese per una domanda in ulteriore crescita e dall'annunciato ritiro degli Usa dall'accordo sul nucleare iraniano e quindi dalla minaccia di un possibile deficit di offerta. Anche la nuova fiammata nel terzo trimestre-inizio del quarto, quando si sono toccati gli 86 dollari/barile, è stata alimentata dall'annuncio dell'Amministrazione americana di voler imporre nuove sanzioni all'Iran, entrate in vigore il 5 novembre (le cui eccezioni per otto Paesi, tra i quali l'Italia, che complessivamente rappresentano l'80% delle esportazioni iraniane, ne hanno notevolmente ridimensionato l'impatto) e dalle tensioni Usa-Arabia Saudita per il "caso Khashoggi".
Il repentino crollo dell'ultima parte dell'anno, con prezzi che a novembre hanno perso il 34,7% rispetto ai picchi di ottobre, è stato sicuramente determinato dalla presa d'atto di essere in presenza di fondamentali di mercato caratterizzati da un'offerta più ampia delle aspettative, che hanno posto un freno alla speculazione. La decisione dell'Opec Plus di tagliare la produzione di 1,2 milioni b/g dal 1° gennaio 2019, ha ridato un po' di spinta alle quotazioni del Brent nella prima parte del nuovo anno.

Per quanto riguarda il 2019, stando alle stime, in media non ci si dovrebbe allontanare troppo da quella 2018.

Il prospetto che segue illustra la dinamica del prezzo del Brent:



Nel corso del 2018 il **costo del barile di greggio in Italia** ha sostanzialmente seguito il trend internazionale, come del resto il costo al litro pagato da Tiemme che, come emerge dal grafico che segue, è perfettamente allineato con il grafico precedente.



PERSONALE

CLIMA SOCIALE POLITICO E SINDACALE

A luglio del 2018 l'Azienda e le OO.SS. Cgil Cisl e Uil, dopo trattative durate quasi due anni hanno raggiunto un accordo che ha sostituito e migliorato quello sottoscritto il 19 febbraio 2016 relativo al trattamento economico e normativo da applicare ai dipendenti assunti da Tiemme Spa (c.d. "Nuovi assunti").
A seguito dell'entrata in vigore del c.d. "Decreto Dignità" l'Azienda è stata costretta a rivedere le proprie politiche riguardo alla gestione dei contratti a tempo determinato che costituiscono circa il 15% della forza lavoro dei conducenti dell'Azienda. Le soluzioni adottate hanno permesso di far fronte alle maggiori rigidità che il decreto in parola ha portato sulla gestione del personale.
La tendenza già iniziata lo scorso anno da parte delle OO.SS. minoritarie presenti in Azienda (UGL FNA e FAISA CISAL) ad utilizzare lo strumento delle procedure di raffreddamento previsto dalla vigente normativa sui servizi pubblici essenziali sostanzialmente per acquisire una maggiore visibilità tra i lavoratori è ulteriormente incrementata. Si deve rilevare l'apertura di 4 procedure di raffreddamento nel corso del 2018, tre delle quali chiuse in sede Prefettizia. Una di esse ha portato alla proclamazione di due iniziative di sciopero esclusivamente sulla sede operativa di Siena da parte del sindacato Faisa Cisal. Le manifestazioni non hanno di fatto causato gravi disagi all'utenza. Questo tipo di atteggiamento ha portato le altre sigle sindacali (CGIL CISL UIL) a rifiutare di fatto ogni contatto con Ugl e Faisa costringendo così l'Azienda all'apertura di tavoli negoziali separati anche per gestire questioni di ordinaria amministrazione.
Si segnala da ultimo la proclamazione nel corso dell'anno di uno sciopero nazionale unitario di categoria a seguito di un possibile cambiamento della regolamentazione europea relativa alle lunghe percorrenze che ha registrato circa il 30% di adesioni tra gli autisti.
Non risultano situazioni critiche relative a comportamenti a rilevanza penale a carico di personale Tiemme.

FORMAZIONE

Nel 2018 sono state complessivamente erogate circa 3.540 ore di formazione. Di queste, circa 2.830 sono state ore di formazione obbligatoria secondo quanto previsto dal D.lgs. 81/08 e Accordi Stato Regione. Circa 640 ore di formazione in materia di sicurezza sono state svolte da docenti interni all'azienda. Rispetto alle ore di formazione complessivamente svolte, circa il 60% è stato finanziato attraverso l'utilizzo dei Fondi interprofessionali (Fonservizi e Fondirigenti).
Secondo le attività svolte o richieste formative aziendali, è stato periodicamente aggiornato il sistema di monitoraggio delle attività formative dal quale si evince tutto l'iter della formazione (dalla richiesta alla programmazione, la valutazione dell'efficacia, la docenza, i finanziamenti se previsti ed il costo del corso).

ANDAMENTO ENTRATE / USCITE PERSONALE NELL'ANNO

La media annua dei dipendenti in forza è stata di n. 1047 addetti (sede di Arezzo n.230; sede di Grosseto n.303; sede di Piombino n.102; sede di Siena n. 412). Si è registrato, quindi, un decremento di n.10 unità rispetto all'anno precedente.

Nel corso del 2018 sono stati interrotti i rapporti di lavoro di n.115 dipendenti e assunti n.108 dipendenti, di cui n.24 a tempo indeterminato.

Le informazioni sul personale degli ultimi anni sono riportate al capitolo "Dati gestionali e statistici".

I dati più significativi relativi al personale sono riportati nelle tabelle seguenti:

Situazione dipendenti al 31 dicembre	2016	2017	2018
n° dipendenti, compresi interinali	1065	1050	1043
di cui donne	*108*	*106*	*109*
Dirigenti	3	6	6
di cui donne	*1*	*1*	*1*
Quadri	15	9	9
di cui donne	*4*	*2*	*2*
impiegati (compreso quadri)	103	97	94
di cui donne	*50*	*47*	*47*
Conducenti	819	810	811
di cui donne	*54*	*54*	*58*
Operai	85	81	69
di cui donne	*0*	*0*	*0*
altri (controllori, add.biglietterie, responsabili di deposito, portieri, add.alle verifiche)	55	56	63
di cui donne	*3*	*4*	*3*
contratti a tempo indeterminato (compresi dirigenti)	1030	995	974
di cui donne	*106*	*102*	*102*
% uomini	89,71	89,75	89,53
% donne	10,29	10,26	10,47
contratti a tempo indeterminato (n. full time fine anno)	979	946	928
contratti a tempo indeterminato part time	51	49	46
contratti formazione lavoro	0	0	0
apprendisti	0	0	0
lavoratori interinali	0	0	0
di cui donne	*0*	*0*	*0*
contratti a tempo determinato generici	35	55	69
contratti co.co.co	9	1	1
contratti a progetto	0	0	0
età media uomini	48,41	48,54	48,85
età media donne	*46,09*	*46,29*	*46,82*
contratti relativi a categorie protette	19	19	19
Laureati	nd	nd	nd
Diplomati	nd	nd	nd
scuola media inferiore	nd	nd	nd
giorni assenza per malattia	14670	12839	11881
giorni assenza per infortunio	2291	2426	2521
giorni assenza per legge 104	2524	3055	3260
giorni assenza per permessi sindacali	973	1038	1207

Uscite	2016	2017	2018
dimissioni volontarie	3	10	11
di cui donne	*0*	*2*	*1*
licenziamenti	0	1	3
di cui donne	*0*	*0*	*0*
cessazione con diritto alla pensione	16	32	34
di cui donne	*0*	*2*	*2*
Decessi	1	0	1
di cui donne	*0*	*0*	*0*
passaggi da part time a full time	*nd*	*nd*	*nd*
di cui donne	*nd*	*nd*	*nd*
passaggi ad altra azienda	2	0	1
di cui donne	*2*	*0*	*0*
cessazione contratti a termine	76	42	65
di cui donne	*6*	*3*	*3*

SISTEMA DI GESTIONE DEI RISCHI D.lgs.231/01

Nel novembre 2017 è stato approvato dal CdA il Codice Etico (o Codice di Comportamento) redatto ai sensi del D.lgs. 08/06/2001 n.231 e secondo il "Codice Etico ASSTRA", che definisce i principi di comportamento idonei a prevenire la commissione delle fattispecie di reato contemplate dal Decreto.
Tiemme ha implementato un sistema organizzativo e di gestione che prevede:

- La Matrice della Valutazione dei rischi 231, costituita da una mappatura dei processi e delle singole attività aziendali indicando per ciascuna attività:
  - Reato/i e/o articolo/i di legge;
  - Settore interessato e suo responsabile;
  - Azioni di controllo sull'attività;
  - Procedure di riferimento;
  - Indice di rischio (alto, medio, basso).
- Dichiarazioni semestrali dei Dirigenti con conseguente aggiornamento continuo del modello;
- Dichiarazione annuale della Direzione all'Organismo di Vigilanza sul Sistema 231;
- Audit e sopralluoghi sia da parte dell'Organismo di Vigilanza che da parte del Coordinatore 231;
- Riunioni periodiche (almeno due) tra l'Organismo di Vigilanza ed il Coordinatore 231.

Nel corso dell'anno 2018 sono state effettuate le seguenti attività:

- è stata completata la revisione della Documentazione e dell'Analisi del Rischio e la verifica sulle eventuali modifiche organizzative e/o normative che potrebbero incidere sul Sistema 231/01;
- è stato effettuato specifico Audit da parte dell'Organismo di Vigilanza sia sul Sistema Integrato delle Certificazioni, sia sui processi Gare-Acquisti e Formazione, di cui sono stati redatti e approvati i relativi verbali e dai quali emerge l'assenza di *Non Conformità* riguardo al Sistema 231/01 mentre i rilievi relativi alle certificazioni sono stati risolti o sono in corso di trattamento;

- è stata presa visione da parte dell'Organismo di Vigilanza delle principali gare e appalti affidati nel corso del 2018.

GARA PER L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO SUL BACINO UNICO REGIONALE E CONTENZIOSO

Nel corso dell'esercizio si sono protratte le azioni inerenti il contenzioso giudiziario per l'affidamento in lotto unico del servizio di trasporto pubblico regionale. Di seguito si riportano i principali passaggi.
27 agosto 2012 - La Regione Toscana, con avviso pubblicato sulla GUCE, indice la procedura per l'affidamento del servizio per una durata di anni 9, prorogabile di ulteriori 2.
5 ottobre 2013 - La Regione Toscana, con avviso pubblicato sulla GUCE, apporta alcune modifiche ed integrazioni all'avviso originario, disponendo la riapertura dei termini di partecipazione. Al termine di un complesso percorso, presentano l'offerta il Consorzio Mobit Scarl, che riunisce i principali incumbent operanti nel territorio toscano e la Società Autolinee Toscane Spa, società controllata dalla società pubblica francese Régie Autonome des Transports Parisiens (Ratp).
10 marzo 2016 - La Regione Toscana comunica di aver proceduto con decreto dirigenziale n.973 del 2 marzo 2016, all'aggiudicazione definitiva della procedura in oggetto alla società Autolinee Toscane Spa.
Aprile 2016 – A valle dell'aggiudicazione, Mobit deposita ricorso al TAR avverso il decreto di aggiudicazione della Regione ed Autolinee Toscane presenta ricorso incidentale.
28 ottobre 2016 - Il TAR pubblica la sentenza 1548/2016 che annulla l'atto di aggiudicazione e decreta che entrambe le offerte non rispondono alle prescrizioni delle Linee Guida per la redazione del PEF e devono essere escluse. Salva però la lex specialis di gara.
Dicembre 2016 – Mobit e Autolinee Toscane e la stessa Regione Toscana presentano appello al Consiglio di Stato avverso la sentenza del TAR.
21 dicembre 2016 – La Regione Toscana notifica 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 nuovi PEF, modificando la sola parte finanziaria.
29 dicembre 2016 – Mobit presenta "Istanza di differimento dei termini di presentazione del nuovo PEF" che la Regione rigetta con comunicazione del 17.01.2017.
12 gennaio 2016 – Mobit presenta ricorso al TAR e istanza cautelare che il TAR respinge il 9 febbraio 2017 fissando la discussione nel merito per l'udienza del 16 giugno 2017.
13 marzo 2017 - A seguito dell'intervenuta presentazione dei nuovi PEF, 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.
29 maggio 2017 - Il Consiglio di Stato, "impregiudicate le sue ulteriori valutazioni di merito", pubblica l'ordinanza con la quale sospende il giudizio di merito sull'appello presentato da Mobit e rimette le questioni pregiudiziali alla Corte europea, con quattro quesiti in merito all'interpretazione del Reg. (CE) n.1370/2007.
04 agosto 2017 - Nelle more della definizione del contenzioso predetto, la Regione Toscana avvia una verifica tecnica con gli attuali gestori del TPL per determinare le condizioni contrattuali per l'affidamento in via d'urgenza del servizio sulla base dell'art. 5.5 del Regolamento CE 1370/2007 attraverso la stipula di un "contratto ponte".

Dicembre 2017 – Nel corso del mese i Consigli di Amministrazione di tutti i gestori interessati e dalle Società consortili titolari dei contratti di servizio hanno formalizzato il proprio assenso alla costituzione della Società Consortile ONE Scarl e alla sottoscrizione del Contratto Ponte.
21 dicembre 2017 - con atto a rogito Notaio Bigozzi di Firenze, è costituita ONE Scarl. Contestualmente sono nominati gli organi sociali. Nello stesso giorno il Consiglio di Amministrazione di ONE Scarl delibera l'autorizzazione alla sottoscrizione del Contratto Ponte.
22 dicembre 2017 - Con decreto 19114 la Regione Toscana, stante il positivo esito della verifica di cui sopra, autorizza la stipula del contratto ponte.
29.12.2017 - È stipulato il contratto ponte, con durata 01.01.2018 – 31.12.2019 fra la Regione Toscana, la società ONE Scarl ed i concorrenti Autolinee Toscane Spa e Mobit Scarl.
21 marzo 2019 - Con sentenza del 21 aprile 2019 nelle cause riunite C-350/17 e C-351/17, la Corte UE ha dichiarato l'articolo 5 e l'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 *"devono essere interpretati nel senso che l'articolo 5 di tale regolamento non è applicabile a un procedimento di aggiudicazione svoltosi prima del 3 dicembre 2019, cosicché un'autorità competente che, mediante una decisione di aggiudicazione conclusiva di una procedura di gara, attribuisca prima di tale data un contratto di concessione di un servizio pubblico di trasporto locale di passeggeri su strada non è tenuta a conformarsi a detto articolo 5".*
Viene comunque precisato che è facoltà dello Stato Membro recepire anticipatamente il dettato dell'articolo 5 del regolamento.

Detta sentenza è trasmessa al Consiglio di Stato che ha fissato la prossima udienza al 10 ottobre 2019.
3 maggio 2019 – La Regione Toscana notifica il decreto n. 6585 del 19/4/2019 con il quale viene promossa l'aggiudicazione definitiva in favore di Autolinee Toscane. La società MOBIT Scarl ha deciso di ricorrere avverso detto provvedimento al TAR Toscana.

DATI GESTIONALI E STATISTICI

VIAGGIATORI TRASPORTATI PER BACINO

Importi in migliaia

Bacino	2018	Var.%	2017	Var.%
Arezzo	9.222	7,50%	8.579	7,40%
Siena	21.546	4,47%	20.624	3,04%
Grosseto	4.638	-1,65%	4.716	0,53%
Piombino	1.743	-4,55%	1.826	-5,92%
Totale	**37.149**	**3,93%**	**35.745**	**3,20%**

RICAVI PER BACINO

Importi in migliaia

Bacino	2018	Var.%	2017	Var.%
Arezzo	5.942	5,64%	5.625	4,28%
Siena	14.562	5,41%	13.814	2,57%
Grosseto	5.761	5,20%	5.476	0,37%
Piombino	1.151	-2,70%	1.183	-1,00%
Totale	**27.416**	**5,05%**	**26.098**	**2,29%**

Le azioni tariffarie introdotte dalla Regione Toscana, che hanno rimodulato tutto il sistema tariffario delle Scarl a far data 1 luglio 2018, hanno determinato un incremento sui ricavi che si è attestato al +5,05%. Tale ricavo è distribuito in maniera omogenea sui bacini di Siena, Arezzo e Grosseto, mentre il bacino di Piombino ha continuato a risentire di un calo di abbonati del 4%, causato da minori vendite Aferpi che, pur in presenza di manovra tariffaria, ha determinato una diminuzione ricavi complessiva del 2%. Il risultato finale è comunque coerente con le previsioni stimate ad inizio anno, nonostante che la manovra tariffaria da settembre abbia subito una rimodulazione in ribasso delle tariffe più significative. Di seguito le principali motivazioni:

TITOLI ISEE - Le previsioni inerenti la vendita degli abbonamenti ridotti Isee erano state ipotizzate sulla base dello storico vendite degli abbonamenti integrati Pegaso (in cui i titoli Isee erano già stati introdotti dal 2012). Tali ipotesi prevedevano una percentuale di vendita di abbonamenti ridotti isee del 50% sul totale vendite dei servizi urbani e del 40% sui servizi extraurbani.

I dati di vendita nel periodo luglio/dicembre 2018 hanno invece evidenziato una percentuale Isee molto inferiore ai pronostici, dovuta da un lato alle difficoltà oggettive di reperire in tempi brevi l'apposito tagliando TPL Isee e dall'altro, ad una sistemica azione di controllo in fase di emissione. L'istallazione di un software di controllo presso tutte le biglietterie e rivendite automatizzate Tiemme, compreso il web service, accerta la validità del tagliando TPL isee per ciascun abbonamento rilasciato rendendo impossibile l'emissione di un titolo senza diritto.

Questo ha comportato nel periodo luglio-dicembre 2018 una percentuale di abbonamenti isee del 29% sugli abbonamenti annuali, e solo del 18% su quelli mensili, per una media totale del 23%. Conseguentemente sono aumentati in maniera proporzionale gli incassi da abbonamento a tariffa ordinaria.

PIANO ANTIEVASIONE - Tiemme per il 2018 ha stabilito, fra le priorità, quella di contrastare in maniera decisa l'evasione tariffaria mediante l'incremento e l'utilizzo di personale adeguatamente formato, strumenti di ultima generazione e tecnologia a supporto. Questo ha

comportato lo sviluppo di un piano antievasione che, proseguendo nella strada già sperimentata nell'anno precedente per il solo territorio senese, ha comportato un aumento delle sanzioni di +38,30% rispetto all'anno 2017, con un incremento dei passeggeri controllati del 51,02%, che passano da 633.605 pax nel 2017 a 956.852 pax nel 2018. Tale percorso ha determinato, conseguentemente, la diminuzione del tasso di evasione, un incremento degli incassi che, misurati nel I semestre 2018, rispetto all'analogo periodo 2017, cioè in assenza di aumento tariffario, ha determinato un incremento sul venduto del 1,3%. Tale incremento con la prosecuzione delle maggiori attività di verifica, ha mantenuto il trend positivo degli incassi, contribuendo in maniera sostanziale al conseguimento dell'obiettivo PEF altrimenti non perseguito.

LE PERCORRENZE IN CHILOMETRI PER TIPOLOGIA DI SERVIZIO

Importi in migliaia

ANNO	KM TPL	KM NOLEGGI	KM SERV. SOST. TRENO	KM SERV. A CONV.	KM LINEE AUT.TE	KM TOT
2018	27.168	991	108	2.356	502	**31.125**
2017	26.700	936	138	2.430	523	**30.727**
2016	26.859	1.105	98	2.701	528	**31.290**

Le percorrenze qui sopra riportate per il TPL risultano così suddivise per bacino:

Importi in migliaia

Bacino	2018	2017	2016
Piombino/Livorno	2.126	2.110	2.102
Grosseto	8.678	8.580	8.636
Siena	11.633	11.540	11.597
Arezzo	4.533	4.469	4.524
Certaldo	55	0	0
San Gimignano	143	0	0
Totale	**27.168**	**26.700**	**26.859**

I LITRI/CHILOGRAMMI DI CARBURANTE UTILIZZATO

Anno	lt gasolio	kg metano
2018	10.496.255	633.169
2017	10.435.790	649.537
2016	10.597.575	650.632

CHILOMETRI PERCORSI PER TIPO DI CARBURANTE

Importi in migliaia

	2018	2017	2016
Km percorsi dagli autobus	**31.455**	**31.237**	**31.702**
Km percorsi da autobus a gasolio	**29.386**	**29.275**	**29.754**
Km percorsi da bus a gasolio Tpl	27.861	27.824	27.917
Km da bus a gasolio (scolastico)	600	591	731
Km da bus a gasolio (noleggio)	925	860	1.106
Km percorsi da autobus a metano	**2.035**	**1.928**	**1.914**
Km percorsi da bus a metano (TPL)	2.035	1.928	1.914
Km percorsi da bus elettrici	**34**	**34**	**34**
Km percorsi da bus elettrici (TPL)	34	34	34

PARCO BUS DI PROPRIETÀ AL 31.12.2018

Di seguito il parco di proprietà, con l'anzianità media del parco bus al 31 dicembre 2018 e analisi della situazione per tipologia di trazione e di emissione:

ANZIANITA' MEDIA	INTERURB.	URBANO	NOLEGGIO	SCUOLABUS	VEICOLO AD USO SPECIALE	TOTALE
2018	35			5		**40**
2017	18			1		**19**
2016	1	1	2	4		**8**
2011/2015	48	90	3	9	2	**152**
2006-2010	80	44	5	7	1	**137**
2001/2005	157	69	11	8	0	**245**
1995/2000	122	4	5	3	0	**134**
Totale autobus	**461**	**208**	**26**	**37**	**3**	**735**
Anzianità media	**12,92**	**8,75**	**12,69**	**8,43**	**8,33**	**11,49**

TRAZIONE	INTERURB.	URBANO	NOLEGGIO	SCUOLABUS	VEICOLO AD USO SPECIALE	TOTALE
ELETTRICO		3			2	**5**
GASOLIO	454	145	26	34	1	**660**
IBRIDO	5					**5**
METANO	2	60		3		**65**
TOTALE	**461**	**208**	**26**	**37**	**3**	**735**

EMISSIONE	INTERURB.	URBANO	NOLEGGIO	SCUOLABUS	VEICOLO AD USO SPECIALE	TOTALE
EURO 6	69	72	2	10		**153**
EURO 5 EEV	23	68	1	7		**99**
EURO 5	30	7	4	2		**43**
EURO 4	23	2	3	5		**33**
EURO 3 (incl. FAP)	129	43	7	9		**188**
EURO 2 (incl. FAP)	186	13	9	4		**212**
EURO 1	1					**1**
ELETTRICO		3			2	**5**
Altro					1	**1**
TOTALE	**461**	**208**	**26**	**37**	**3**	**735**

INDICE SINTETICO DI QUALITÀ DEL SERVIZIO PERCEPITO DAI VIAGGIATORI

I dati seguenti mostrano il valore di gradimento dell'utenza nel rispetto delle "Linee guida per lo svolgimento delle indagini di rilevazione della soddisfazione dei clienti previste dalle Carte dei Servizi" approvate dal Comitato Tecnico di Gestione - Regione Toscana nell'ambito del Contratto Ponte per la gestione del TPL nel 2018 (range 0 = assenza di qualità; 100 = qualità perfetta.
Per l'indagine condotta nel 2018 la Regione Toscana ha previsto alcuni nuovi indicatori e ne ha esclusi altri rispetto a quelli rilevati gli anni precedenti, pertanto alcuni indici non sono confrontabili.

Indice	Media 2018	Media 2017	Media 2016
Sicurezza	76	77	77
Regolarità del servizio/Organizzazione	66	59	62
Pulizia e condizioni igieniche mezzi/fermata	63	59	57
Comfort del viaggio a bordo e sul percorso	65	59,5	61
Comportamento del personale	73		
Servizi per disabili		55	56
Informazione alla clientela	67	62,5	65
Aspetti relazionali e di comunicazione		66	68
Servizio commerciale e del front office	71	66	69
Integrazione modale	65		
Attenzione all'ambiente	64		

INFORMAZIONI SUL PERSONALE

La media dei dipendenti in forza nell'intero anno 2018 è stata di 1.047 unità lavorative, così suddivise tra le varie sedi operative:

	Media 2018	Media 2017	Media 2016
Arezzo	230	231	231
Grosseto	303	310	312
Piombino	103	105	107
Siena	412	411	409
Totale	**1047**	**1057**	**1059**

I dati più significativi relativi al personale sono riportati nella tabella seguente:

Dipendenti	31/12 2018 (media)	31/12 2017 (media)	tempo ind.to (media)	Tempo ind.to al 31/12	A termine (media)	A termine al 31/12	Disabili
DIRIGENTI	6,00	4,50	0,00	0	6,00	0,00	6
IMPIEGATI	87,07	86,74	85,89	83	1,18	7,00	2
QUADRI	9,00	11,83	9,00	9	0,00	0,00	0
CONDUCENTI	806,33	814,52	732,95	741	73,38	1,00	67
OPERAI	79,22	83,08	79,22	72	0,00	3,00	0
ALTRI ADDETTI	59,42	56,50	59,42	63	0,00	8,00	0
Totale	**1047,04**	**1057,18**	**966,48**	**968**	**80,56**	**19,00**	**75**

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA

Ai fini dell'analisi della composizione di fonti e impieghi secondo la durata e della verifica delle posizioni di equilibrio strutturale dell'azienda, riportiamo di seguito lo stato patrimoniale riclassificato secondo il criterio finanziario.

Importi in migliaia di euro

STATO PATRIMONIALE a liquidità crescente		2018 '000 €	%	2017 '000 €	%	Var. (18-17) '000 €	Δ%
ATTIVITA' IMMOBILIZZATE	**AI**	**55.404**	**59,2**	**54.687**	**63,5**	**717**	**1,3**
Immobilizzazioni immateriali		2.402	2,6	2.150	2,5	252	11,7
Immobilizzazioni materiali		49.067	52,5	48.825	56,7	243	0,5
Immobilizzazioni finanziarie		1.970	2,1	1.733	2,0	236	14
Crediti dell'Attivo Circolante a m/l termine		1.965	2,1	1.979	2,3	-14,224	-1
CAPITALE CIRCOLANTE	**AC**	**38.117**	**40,8**	**31.455**	**36,5**	**6.661**	**21,2**
Rimanenze	RF	1.908	2,0	1.868	2,2	41	2,2
Liquidità differite	Ld	28.700	30,7	24.668	28,6	4.032	16,3
Crediti commerciali		*13.653*		*14.535*		*-883*	
Crediti tributari		*1.298*		*2.262*		*-964*	
Altri crediti b/t		*9.651*		*6.126*		*3.525*	
Ratei e risconti attivi		*247*		*363*		*-116*	
Titoli del circolante		*3.852*		*1.382*		*2.470*	
Liquidità immediate	Li	7.508	8,0	4.919	5,7	2.589	52,6
TOTALE IMPIEGHI	**K**	**93.521**	**100,0**	**86.143**	**100,0**	**7.378**	**8,6**
CAPITALE PROPRIO	**PN**	**24.633**	**26,3**	**24.046**	**27,9**	**587**	**2,4**
Capitale sociale		18.000	19,2	18.000	20,9	0	0,0
Riserve + Utili (perdite) a nuovo		6.046	6,5	5.629	6,5	417	7,4
Utile(perdita) d'esercizio		587	0,6	417	0,5	170	40,8
PASSIVITA' CONSOLIDATE	**Pc**	**41.590**	**44,5**	**37.907**	**44,0**	**3.683**	**9,7**
Fondi rischi ed oneri		2.651	2,8	2.082	2,4	569	27,3
TFR		9.935	10,6	10.876	12,6	-940	-8,6
Debiti a m/l termine		29.004	31,0	24.949	29,0	4.055	16,3
Debiti finanziari m/l		*12.644*		*9.801*		*2.843*	
Risconti passivi pluriennali		*16.360*		*15.148*		*1.213*	
PASSIVITA' CORRENTI	**Pb**	**27.297**	**29,2**	**24.189**	**28,1**	**3.108**	**12,8**
Debiti a breve termine		24.389	26,1	22.500	26,1	1.889	8,4
Debiti v.fornitori		*13.445*		*13.881*		*-435*	
Debiti finanziari b/t		*2.660*		*1.232*		*1.429*	
Debiti tributari b/t		*1.157*		*1.026*		*131*	
Debiti altri b/t		*7.126*		*6.362*		*764*	
Ratei e risconti passivi a b/t		2.908	3,1	1.689	2,0	1.219	72,2
TOTALE FONTI	**K**	**93.521**	**100,0**	**86.143**	**100,0**	**7.378**	**8,6**

ATTIVITA'

ATTIVITA' IMMOBILIZZATE

L'attivo immobilizzato è passato da 54,687 a 55,404 milioni di euro.

L'aumento di 717 mila euro è legato alle seguenti variazioni.

9,3 €/mln
I nuovi investimenti

- **Immobilizzazioni immateriali**:

Immobilizzazioni Immateriali al 01/01/2018		**2.150**
Acquisti		1.058
Ammortamenti	-	806
Variazione netta		**252**
Immobilizzazioni Immateriali al 31/12/2018		**2.402**

Acquisti	**2018**
Licenze uso programmi sofware	561
Migliorie su beni di terzi	238
Spese finanziarie	32
Sistema certificazioni	29
Immobilizzaz.immat.in corso	197
Totale	**1.058**

- **Immobilizzazioni materiali**:

Immobilizzazioni Materiali al 01/01/2018		**48.825**
Acquisti		8.070
Cessioni	-	1.077
Variazioni F.di amm.to per cessioni		688
Ammortamenti	-	7.438
Variazione netta		**243**
Immobilizzazioni Materiali al 31/12/2018		**49.068**

Acquisti	**2018**
Autobus	6.205
Tecnologie di bordo	476
Paline di fermata	275
Impianti specifici	124
Monetica	153
Attrezature Ind.li e Comm.li	40
Fabbricati strumentali	25
Emettitrici	1
Atre immobilizzazioni materiali	259
Impianti e macchinari in corso (Bus)	175
Altri impianti e macchinari in corso	337
Totale	**8.070**

- **Immobilizzazioni finanziarie:**

Immobilizzazioni Finanziarie al 01/01/2018	1.733
Acquisti	236
Variazione netta	**236**
Immobilizzazioni Finanziarie al 31/12/2018	1.970

Acquisti	2018
Quote By Bus scrl	236
Totale	236

Le immobilizzazioni finanziarie sono rappresentate da partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie minori (in prevalenza depositi cauzionali).
La variazione è esclusivamente riconducibile alla sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale della controllata By Bus scarl il cui valore di iscrizione al 31 dicembre 2018 ammonta a 404 mila euro, contro una quota di patrimonio netto pari a 424 mila euro.
Tra le partecipazioni è appostato il costo d'acquisto delle quote di RAMA Spa, pari a 2.100 migliaia di euro, a fronte del quale è stato accantonato un fondo svalutazione di 857 mila euro che porta il valore netto di carico della partecipazione a 1.243 migliaia di euro. Valore che è stato ritenuto adeguato rispetto al patrimonio netto rettificato con i valori di mercato degli immobili di proprietà della società. Il fondo è riclassificato a storno della partecipazione.

- **Crediti dell'attivo circolante a m/l termine**, diminuiti di 14 mila euro, sono esclusivamente rappresentati dal credito per imposte anticipate. Per il dettaglio si rimanda alla nota integrativa.

CAPITALE CIRCOLANTE

Il capitale circolante è passato da 31.455 a 38.117 migliaia di euro. L'incremento di 6.661 migliaia di euro è riconducibile all'effetto netto delle seguenti variazioni:

38,1 €/mln
Il capitale circolante

Capitale Circolante	2018	2017	Var.(18-17)
Rimanenze	1.908	1.868	41
Crediti Commerciali	13.653	14.535	- 883
Crediti tributari	1.298	2.262	- 964
Atri crediti a breve	9.651	6.126	3.525
Ratei attivi	247	363	- 116
Titoli del circolante	3.852	1.382	2.470
Disponibilità liquide	7.508	4.919	2.589
Totale	**38.117**	**31.455**	**6.661**

- **Rimanenze:** la rotazione, calcolata sui consumi di materie e ricambi, è scesa da 45,8 giorni nel 2017 a 44,6 giorni. Un risultato particolarmente positivo legato ad un efficace controllo delle scorte e alla progressiva riduzione dei ricambi a seguito del maggior numero di bus con contratto di full service.

Crediti commerciali: la rotazione è scesa da 60,0 a 53,6 giorni. La riduzione è legata prevalentemente ai tempi di incasso dei corrispettivi, il cui indice di rotazione è passato da 76,5 a 68,1 giorni. Questo per effetto delle nuove dinamiche legate alla gestione del contratto ponte da parte di ONE scarl che ha consentito una notevole riduzione dei tempi di incasso del corrispettivo, nonostante l'assoggettamento delle fatture all'IVA (mentre prima una parte dei corrispettivi era fatturata direttamente agli Enti in regime di split payment).
La continua e puntuale attività di recupero dei crediti ha consentito di ridurre anche i tempi di incasso dei crediti diversi dal corrispettivo, passati da 34,4 a 30,5 giorni.

- **Crediti tributari,** passati da 2.262 a 1.298 migliaia di euro, con una riduzione di 964 mila euro per effetto delle seguenti variazioni:

Crediti tributari	2018	2017	Var.(18-17)
Iva su vendite	55	-	55
Iva da compensare mod.F24	316	461	- 146
Iva in attesa di rimborso	205	682	- 476
Erario c/rit.su TFR	33	-	33
Erario c/IRES	233	239	- 5
Erario c/IRAP	-	50	- 50
Erario c/IRAP credito ACE	46	56	- 10
L.343/2000 accise gasolio	409	774	- 365
Totale	**1.298**	**2.262**	**- 964**

- **Altri crediti a b/t**: il consistente incremento di oltre 3,5 milioni di euro è principalmente legato ai crediti maturati per contributi pari a quasi 4 milioni di euro

Contributi	2018
Contributi Autobus:	3.270
di cui v/Regione Toscana	*2.078*
di cui v/One scarl	*1.193*
Contributi AVM:	685
di cui v/Provincia di Siena	*642* (*)
di cui v/Provincia di Grosseto	*42*
Totale	**3.955**

Nota (*): di cui 358 mila euro da retrocedere a Busitalia

- **Ratei attivi:** per la composizione di tale voce si rimanda alla nota integrativa.
- **Titoli del circolante:** si tratta di investimenti finanziari destinati alla vendita finalizzati all'impiego della liquidità aziendale il cui rendimento medio nell'anno è stato del 2,0%.

7,5 €/mln
La liquidità

- **Disponibilità liquide:** per i dettagli sui flussi che hanno generato o drenato liquidità, si rimanda all'analisi del rendiconto finanziario.

PASSIVITA'

Nel corso dell'esercizio 2018 il totale delle fonti è passato da 86.143 a 93.521 migliaia di euro con un aumento di 7.378 migliaia di euro.

L'incremento, oltre all'utile di esercizio pari a 587 mila euro, è riconducibile sia all'aumento delle passività consolidate per 3.683 migliaia di euro, che all'aumento delle passività correnti per 3.108 migliaia di euro:

Impieghi	2018	2017	Var.€	Var. %
Patrimonio Netto	24.633	24.046	587	2,4%
Passività consolidate:	41.590	37.907	3.683	9,7%
Fondi Rischi	2.651	2.082	569	27,3%
Fondo TFR	9.935	10.876	- 940	-8,6%
Debiti finanziari a m/l termine	12.644	9.801	2.843	29,0%
Risconti passivi pluriennali	16.360	15.148	1.213	8,0%
Passività correnti:	27.297	24.189	3.108	12,8%
Debiti v/fornitori	13.445	13.881	- 435	-3,1%
Debiti finanziari a breve	2.660	1.232	1.429	116,0%
Debiti tributari	1.157	1.026	131	12,8%
Altri debiti a breve termine	7.126	6.362	764	12,0%
Ratei e risconti passivi a breve	2.908	1.689	1.219	72,2%
Totale	**93.521**	**86.143**	**7.378**	**8,6%**

PATRIMONIO NETTO

Per l'analisi del risultato d'esercizio si rimanda all'analisi del conto economico.

PASSIVITA' CONSOLIDATE

- **Fondi rischi:** così costituiti e variati rispetti all'esercizio precedente:

Fondi rischi ed oneri	2018	2017	Var.€	Var. %
F.do incentivo esodo	55	74	- 19	-25,2%
F.do oneri rinnovo CCNL	293	-	293	100,0%
F.do oneri vertenze legali i corso	1.155	1.329	- 174	-13,1%
F.do oneri rinnovo parco mezzi	170	51	119	230,6%
F.do manutenzioni cicliche	299	300	- 1	-0,3%
F.do progetti mobilità	56	228	- 172	-75,3%
Altri fondi per rischi ed oneri differiti	622	100	522	521,7%
Totale	**2.651**	**2.082**	**569**	**27,3%**

- **Fondo TFR:** la riduzione è legata al turnover con nuovi assunti il cui TFR, per legge, viene versato ai Fondi Pensione.
- **Debiti finanziari a medio lungo termine:** la variazione è l'effetto netto delle quote capitale rimborsate nel corso dell'anno 2018 dei tre finanziamenti stipulati nell'anno 2015 per l'acquisto di nuovi autobus e dei due nuovi finanziamenti stipulati nel corso

dell'anno 2018 per 5.500 migliaia di euro. Per il dettaglio si rimanda all'analisi della voce debiti v/banche in Nota Integrativa.

- **Risconti passivi pluriennali,** la variazione dei risconti passivi pluriennali è l'effetto netto:
  - della riduzione per contributi conto impianti di competenza dell'esercizio 2018 per 2.284 migliaia di euro e la rilevazione di nuovi contributi per l'acquisto di autobus, per AVM e per Arezzo Smart per 3.571 migliaia di euro;
  - della rilevazione della quota di contributi su progetti europei di competenza dell'anno 2018 per 75 mila euro.

Risconti passivi pluriennali	2018	2017	Var.€	Var. %
Risconti passivi contributi c/impianti	16.269	14.981	1.288	8,6%
Risconti passivi progetti finanziati	92	167	- 75	-45,1%
Totale	**16.360**	**15.148**	**1.213**	**8,0%**

Risconti passivi contributi c/impianti	2018	2017	Var.€	Var. %
Bus	15.132	13.648	1.483	10,9%
AVM	866	1.132	- 265	-23,5%
AR Smart	148	0	148	100,0%
Paline	60	98	- 38	-39,1%
Imp.metano	51	83	- 32	-38,7%
Pannelli Aesys	12	19	- 7	-38,7%
Imp.Fotovoltaico	1	1	- 0	-38,8%
Totale	**16.269**	**14.981**	**1.287**	**7,9%**

Risconti passivi contributi c/impianti	2018	Ricavo 2018	Nuovi contrib.	Var. netta	2017
Bus	15.132	- 1.787	3.270	1.483	13.649
AVM	866	- 412	146	- 266	1.132
AR Smart	148	- 8	155	147	0
Paline	60	- 38	-	38	98
Imp.metano	51	- 32	-	32	83
Pannelli Aesys	12	- 7	-	7	19
Imp.Fotovoltaico	1	- 0	-	0	1
Totale	**16.269**	**- 2.284**	**3.571**	**1.287**	**14.981**

PASSIVITA' CORRENTI

Il passivo corrente è passato da 24.189 a 27.297 migliaia di euro, con un aumento di 3.107 migliaia di euro dovuto all'effetto netto delle seguenti variazioni:

27,2 €/mln
Le passività correnti

Passività correnti	2018	2017	Var.€	Var. %
Debiti v/fornitori	13.445	13.881	- 436	-3,1%
Debiti finanziari a breve	2.660	1.232	1.429	116,0%
Debiti tributari	1.157	1.026	131	12,8%
Altri debiti a breve	7.126	6.362	764	12,0%
Ratei e risconti passivi a breve	2.908	1.689	1.219	72,2%
Totale	**27.297**	**24.189**	**3.107**	**12,8%**

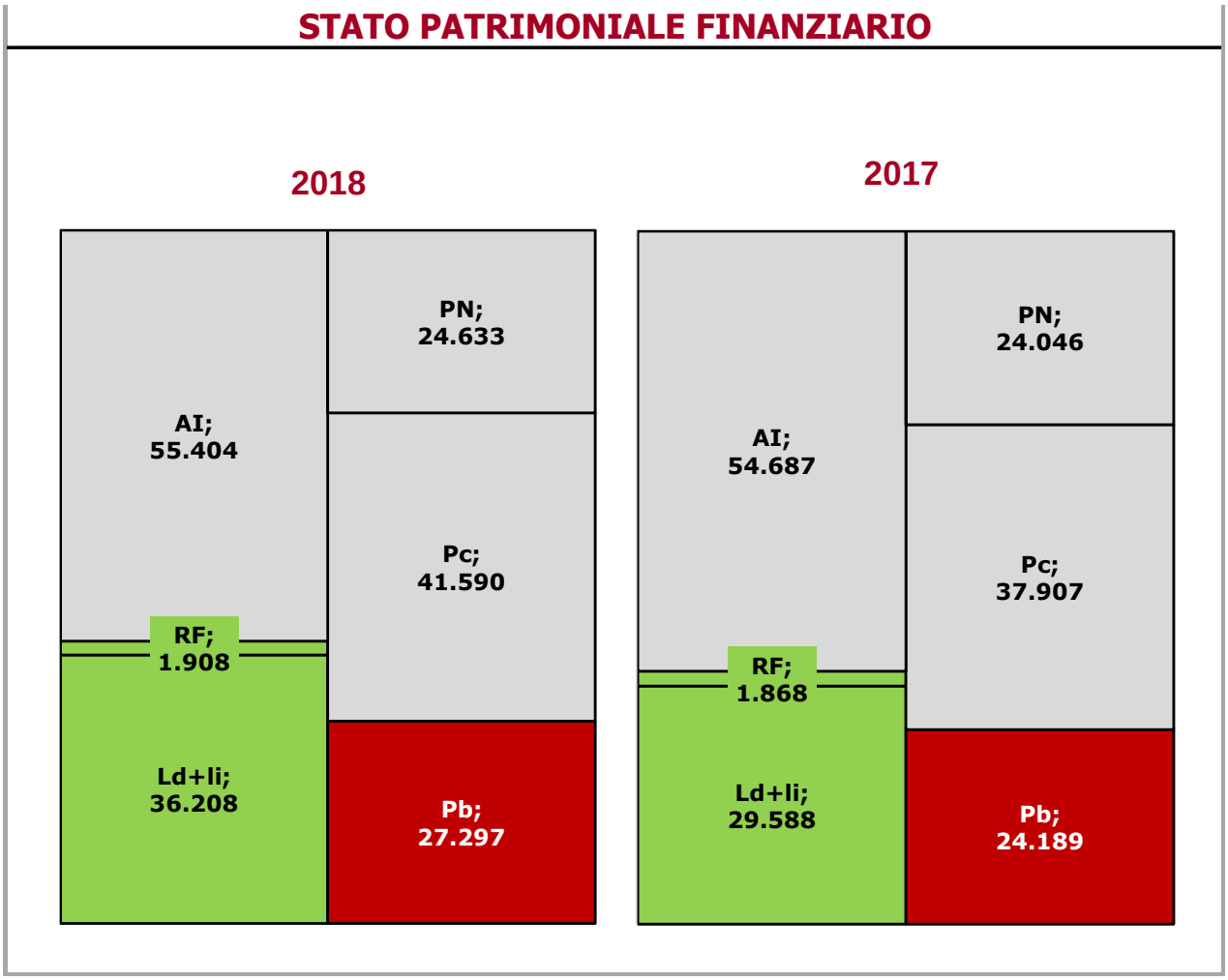
- **Debiti verso fornitori:** sono diminuiti di 436 mila euro a fronte di maggiori acquisti per spese correnti e investimenti per quasi 3.900 migliaia di euro. I tempi di pagamento sono infatti diminuiti da 91,5 a 81,6.
- **Debiti finanziari a breve,** rappresentati esclusivamente dalle quote da pagare entro l'esercizio successivo dei finanziamenti a medio lungo termine sopra citati; nel corso dell'esercizio la società non ha fatto ricorso ad alcun tipo di strumento finanziario a breve termine.
- **Altri debiti a breve termine:** il consistente incremento degli altri debiti rispetto al 2017 è riconducibile al debito verso Busitalia per contributi AVM da retrocedere, pari a 539 mila euro:

Altri debiti a breve	2018	2017	Var.€	Var. %
Debiti v/Ist.Previdenziali	2.541	2.489	51	2,0%
Debiti v/personale dipendente	3.807	3.626	181	5,0%
Altri debiti	778	247	531	215,0%
Totale	**7.126**	**6.362**	**763**	**12,0%**

- **Ratei e risconti passivi a breve:** sono rappresentati prevalentemente dalle quote di abbonamenti di competenza 2019. L'incremento rispetto all'anno 2017 è giustificato dalla manovra tariffaria avvenuta con decorrenza 01/07/2018 che ha modificato il costo degli abbonamenti e la durata.

STRUTTURA E SITUAZIONE FINANZIARIA

L'azienda ha rafforzato l'equilibrio della la struttura finanziaria. Al fine di illustrarne la composizione, si riporta di seguito la rappresentazione grafica dello stato patrimoniale finanziario.



Il **margine di struttura secondario (PN+Pc-AI)**, cioè la capacità dell'azienda di coprire le immobilizzazioni (a lenta realizzabilità) con fonti a medio lungo termine è aumentato. La somma di patrimonio netto e passività consolidate alla fine dell'esercizio ammontava a 66.224 migliaia di euro, contro attività immobilizzate pari a 55.404 migliaia di euro.
Analogamente è aumentato il **capitale circolante netto (RF+Ld+Li-Pb)**, cioè la capacità dell'azienda di far fronte agli impegni finanziari di breve periodo con le risorse della gestione corrente. In particolare alla fine dell'esercizio le attività correnti (RF+Ld+Li) ammontavano a 38.117 migliaia di euro, contro passività a breve pari a 27.297 migliaia di euro.

Si tratta di un margine positivo, in aumento rispetto all'esercizio precedente, indice di una struttura finanziaria solida.

STATO PATRIMONIALE GESTIONALE

Ai fini dell'analisi della composizione del capitale investito netto operativo e delle sue fonti di copertura si riporta di seguito una riclassificazione gestionale dello stato patrimoniale.

Importi in migliaia di euro

STATO PATRIMONIALE GESTIONALE	2018		2017		Var. (18-17)	
	'000 €	%	'000 €	%	'000 €	Δ%
Capitale immobilizzato	55.404	193,9	54.687	190,0	717	1,3
Capitale circolante netto operativo	2.120	7,4	2.196	7,6	-76	-3,5
Passività a m/l	-28.947	-101,3	-28.106	-97,7	-841	3,0
CAPITALE INVESTITO NETTO OPERATIVO	**28.577**	**100,0**	**28.777**	**100,0**	**-200**	**-0,7**
PATRIMONIO NETTO	**24.633**	**86,2**	**24.046**	**83,6**	**587**	**2,4**
Totale debiti finanziari a breve term.	2.660		1.232		1.429	
Totale debiti finanziari a m/l termine	12.644		9.801		2.843	
Titoli del circolante	-3.852		-1.382		-2.470	
Liquidità (-)	-7.508		-4.919		-2.589	
DEBITO FINANZIARIO NETTO (PFN)	**3.944**	**13,8**	**4.731**	**16,4**	**-787**	**-16,6**

Nell'ambito del capitale investito, il prospetto evidenzia il seguente andamento:

- il **capitale immobilizzato** è aumentato di 717 mila euro per effetto prevalentemente dei nuovi investimenti in autobus e tecnologie;
- il **capitale circolante netto operativo** è diminuito di 76 mila euro; all'interno di tale voce si segnala che il credito commerciale si è ridotto per effetto del controllo degli incassi e del capitale circolante;
- le **passività a medio lungo termine** sono aumentate di 841 mila euro per maggiori accontamenti a Fondi e per maggiori risconti passivi pluriennali per contributi c/impianti.

Ne deriva quindi una riduzione complessiva del **Capitale Investito Netto** di 200 mila euro.
La composizione delle fonti mostra invece come la struttura finanziaria si sia consolidata. Alla fine dell'esercizio il patrimonio netto copriva l'**86,2%** del Capitale investito netto (contro l'83,6% dell'esercizio precedente) mentre solo il restante 13,8% era coperto dalla PFN a debito, contro il 16,4% dell'esercizio precedente. E questo nonostante il tiraggio nel corso dell'esercizio di due nuovi finanziamenti per complessivi 5.500 migliaia euro.

Questo è stato possibile grazie ad un'attenta pianificazione finanziaria volta a controllare gli investimenti in circolante e a prevedere i fabbisogni derivanti dai forti investimenti in nuovi mezzi e tecnologie. Non solo. E' frutto anche di una strategia anticipatoria delle dinamiche del mercato creditizio, dei tassi di interesse e soprattutto delle dinamiche legate alla gara regionale, che sta rendendo le società incumbent, anche le più sane e affidabili, sempre più "a rischio discontinuità" agli occhi del sistema bancario.

COMPOSIZIONE POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

Si riporta di seguito la composizione della posizione finanziaria aziendale con la distinzione dei finanziamenti per natura, oltre che per durata, e le variazioni intervenute sulle voci che la compongono:

Importi in migliaia di euro

COMPOSIZIONE P.F.N.	2018		2017		Var. (18-17)	
	'000 €	%	'000 €	%	'000 €	Δ%
Finanziamenti a M/L termine al 01/01	11.033		12.234		-1.202	
Nuove erogazioni/incrementi	5.500		0			
Rimborsi/Estinzioni	-1.229		-1.202			
Finanziamenti a M/L termine al 31/12	15.304	100,0	11.033	100,0	4.271	
Quota a BT di finanziamenti a M/L	-2.660		-1.232		-1.429	
Debiti finanziari a M/L termine al 31/12	12.644	82,6	9.801	88,8	2.843	29,0
Strumenti finanziari a BT al 31/12	0	0,0	0	0,0	0	
Quota a BT di finanziamenti a M/L	2.660		1.232		1.429	
Debiti finanziari a BT al 31/12	2.660	17,4	1.232	11,2	1.429	116,0
Totale debiti finanziari	15.304	100,0	11.033	100,0	4.271	38,7
Liquidità	7.508		4.919		2.589	
Altri titoli del circolante	3.852		1.382		2.470	
Disponibilità e titoli assimilati	11.360		6.301		5.059	
POSIZIONE FIN. NETTA	-3.944		-4.731		787	-17

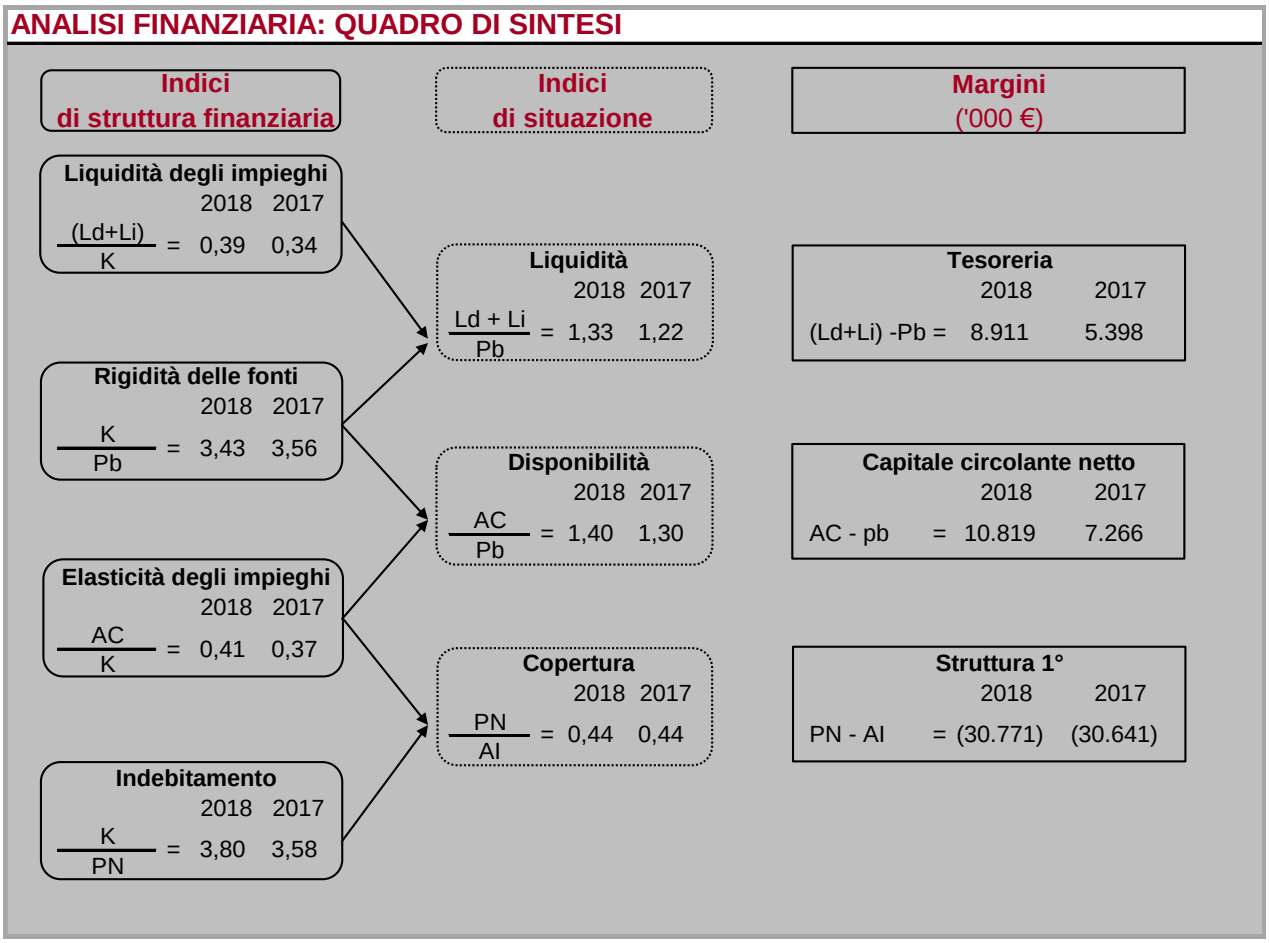
Nel corso dell'esercizio l'azienda ha stipulato due nuovi finanziamenti con altrettanti Istituti di credito:

Data erogazione	Istituto	Importo	Durata
14 febbraio 2018	MPS	4 mln	5 anni
22 novembre 2018	ICCREA	1,5 mln	7 anni

Ha inoltre restituito quote capitale per 1.229 migliaia di euro. I finanziamenti a medio lungo termine alla fine dell'esercizio ammontavano quindi a 15.304 migliaia di euro. Nel corso dell'esercizio non sono stati utilizzati strumenti finanziari a breve.
Al netto della quota in scadenza entro l'esercizio successivo, l'indebitamento finanziario a medio lungo diventa l'82,6% del totale dei debiti finanziari. I debiti finanziari a breve termine alla fine dell'esercizio rappresentano, quindi, solo la quota a breve dei finanziamenti a medio lungo. I finanziamenti sono a tasso fisso e sono stati erogati a condizioni particolarmente vantaggiose.
Le disponibilità sono passate da 6.301 a 11.360 migliaia di euro, per effetto dei nuovi finanziamenti.
Ne deriva una posizione finanziaria netta negativa di 3.944 migliaia di euro, in miglioramento di 787 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

QUADRO DI SINTESI DELLA SITUAZIONE FINANZIARIA

Il prospetto che segue rappresenta una sintesi dei principali indici e margini finanziari. Di ogni singolo indice o margine, si illustra le componenti e la loro variazione rispetto all'esercizio precedente.



Di seguito si riportano, inoltre, i principali indicatori del ciclo finanziario:

Indice	2018	2017
Rotazione capitale invest. (Turnover)	0,9	1,0
Durata media magazzino su consumi (gg)	44,6	45,8
Durata media crediti commerciali (gg)	53,6	60,0
di cui per CdS	*68,1*	*76,5*
di cui altri	*30,5*	*34,4*
Durata media debiti commerciali (gg)	83,0	93,0

Si segnala la diminuzione dei giorni incasso, soprattutto per effetto delle nuove dinamiche finanziarie legate alla gestione del corrispettivo da parte di One scarl.
Di conseguenza gli effetti positivi si sono ribaltati anche sui giorni pagamento fornitori, che sono diminuiti; da segnalare anche una maggior puntualità nel pagamento dei canoni di affitto alle società madri.

SITUAZIONE ECONOMICA

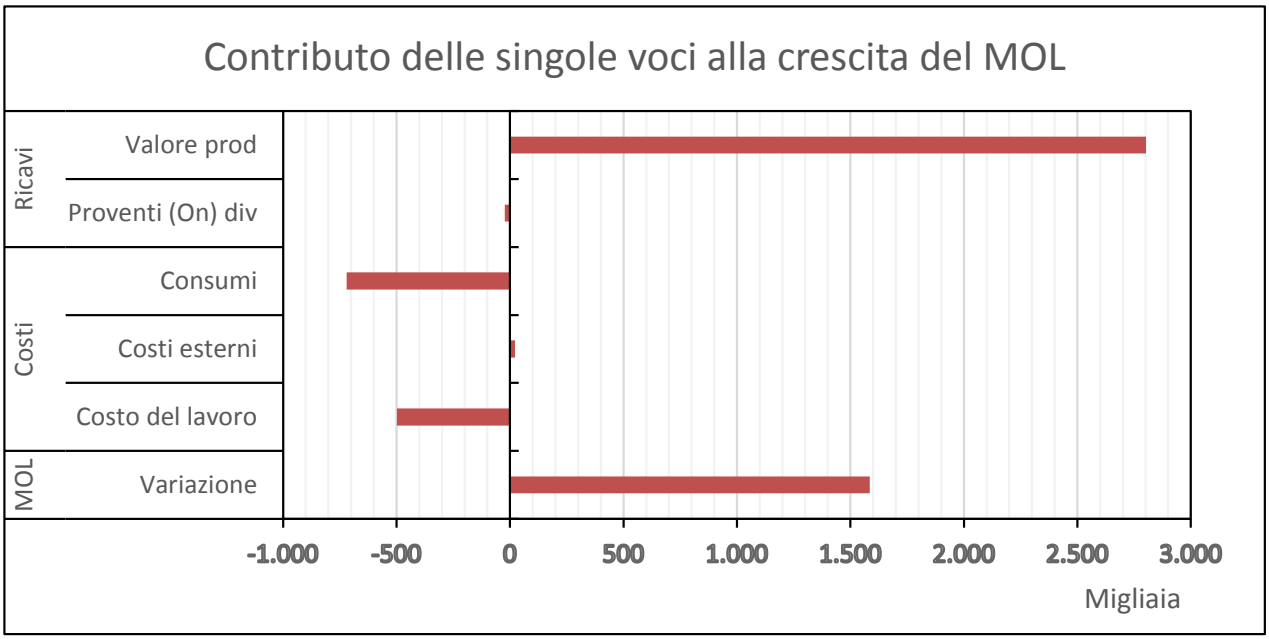
Per analizzare la composizione di costi e ricavi secondo la loro natura e misurare la capacità dell'azienda di creare valore, si fornisce di seguito una riclassificazione del conto economico a Valore Aggiunto. Rispetto alle stesse voci del riclassificato CEE, in questa riclassificazione si è mantenuta la separata indicazione dei proventi e oneri straordinari.

CONTO ECONOMICO A VALORE AGGIUNTO

Importi in migliaia di euro

CONTO ECONOMICO	2018		2017		Var. (18-17)	
A valore aggiunto	'000 €	%	'000 €	%	'000 €	Δ%
Ricavi netti da vendite	**85.278**	**93,9**	**82.368**	**93,5**	**2.909**	**3,5**
Contrib.c/esercizio	5.581	6,1	5.689	6,5	-108	-1,9
Valore della produzione	**90.859**	**100,0**	**88.057**	**100,0**	**2.802**	**3,2**
Consumi	15.597	17,2	14.878	16,9	719	4,8
Costi esterni	23.872	26,3	23.895	27,1	-23	-0,1
Per servizi	*19.652*		*19.588*		*63*	*0,3*
Per godimento di beni di terzi	*2.812*		*3.054*		*-242*	*-7,9*
Altri costi del personale	*378*		*343*		*35*	*10,2*
Oneri diversi di gestione	*1.030*		*910*		*121*	*13,3*
Valore aggiunto operativo	**51.389**	**56,6**	**49.284**	**56,0**	**2.105**	**4,3**
Costo del lavoro	46.449	51,1	45.951	52,2	498	1,1
Margine operativo lordo caratteristico	**4.941**	**5,4**	**3.333**	**3,8**	**1.607**	**48,2**
Proventi e (oneri) diversi	3.570	3,9	3.593	4,1	-23	-0,6
Contributi in c/impianti	*0*		*0*		*0*	
Accise gasolio L.343	*1.586*		*1.517*		*70*	*4,6*
Indennità malattia L.266	*584*		*597*		*-13*	*-2,1*
Pubblicità	*330*		*325*		*5*	*1,5*
Risarcimento danni/sinistri	*237*		*242*		*-6*	*-2,3*
Altri	*833*		*912*		*-79*	*-8,6*
Margine operativo lordo	**8.511**	**10,0**	**6.926**	**8,4**	**1.585**	**22,9**
Amm.ti (netto contrib.) e svalutazioni	7.574	8,3	6.585	7,5	989	15,0
Reddito operativo	**937**	**1,0**	**341**	**0,4**	**596**	**174,7**
Proventi e (oneri) finanziari	-197	-0,2	-128	-0,1	-69	54,3
Utile corrente	**740**	**0,8**	**214**	**0,2**	**527**	**246,7**
Proventi e (oneri) straordinari	24	0,0	291	0,3	-267	
Risultato ante imposte	**764**	**0,8**	**505**	**0,6**	**260**	**51,5**
Imposte	177	0,2	87	0,1	89	102,3
Utile/perdita d'esercizio	**587**	**0,6**	**417**	**0,5**	**170**	**40,8**

Nell'esercizio 2018 il Margine operativo lordo è cresciuto di ben 1.585 migliaia di euro, passando dall'8,4% dell'esercizio precedente al 10,0%.
Il grafico che segue riporta il contributo delle principali voci del conto economico all'aumento del MOL.



In particolare si nota un forte aumento del valore della produzione ed un aumento meno che proporzionale dei consumi e del personale.
Il beneficio sul Margine Operativo Lordo è stato parzialmente riassorbito dall'aumento degli ammortamenti e degli accantonamenti prudenziali. Di seguito i dettagli.

Il **Valore della Produzione** è aumentato di 2.802 migliaia euro (+3,2%) per effetto delle seguenti variazioni:

90,8 €/mln
Il valore della produzione

Ricavi netti da vendite	2018	2017	Var.€	Var. %
Corrispettivi da CdS	52.484	49.994	2.490	5,0%
Ricavi da TdV	22.111	21.318	793	3,7%
Servizi business	7.699	7.917	- 218	-2,8%
Altri ricavi	2.984	3.139	- 155	-4,9%
Totale	**85.278**	**82.368**	**2.909**	**3,5%**

Contributi c/esercizio	2018	2017	Var.€	Var. %
Contributi CCNL	5.515	5.526	- 11	-0,2%
Conributi progetti formazione	66	163	- 97	-59,3%
Totale	**5.581**	**5.689**	**- 108**	**-1,9%**

I **Costi operativi** sono aumentati di 1.194 migliaia di euro (+1,4%) per effetto delle seguenti variazioni:

Costi operativi	2018	2017	Var.€	Var. %
Costi per consumi	15.597	14.878	719	4,8%
Costi esterni	23.872	23.895	- 23	-0,1%
Costo del lavoro	46.449	45.951	498	1,1%
Totale	**85.918**	**84.724**	**1.194**	**1,4%**

All'interno dei costi per consumi si segnala un aumento del costo per gasolio del 7,9%. E' invece diminuito il costo dei ricambi per effetto dei contratti di "full service" sui nuovi mezzi.

I **Proventi e oneri diversi** sono aumentati del 3,1% prevalentemente per i nuovi contributi sui bus e per il rimborso delle accise, in crescita a seguito della progressiva sostituzione dei mezzi più inquinanti.

8,5 €/mln
10,0%
Il MOL

Il **Margine operativo lordo**, pari a 8.511 migliaia di euro, è aumentato di 1.585 migliaia di euro, passando dall'8,4% al 10,0% del valore della produzione.

Gli **Ammortamenti e svalutazioni** sono aumentati di 989 mila euro per effetto delle seguenti variazioni:

	2018	2017	Var.€	Var. %
Amm.ti (netto contrib.)	5.960	5.590	370	6,6%
Accantonamenti	1.614	995	619	62,2%
Totale	**7.574**	**6.585**	**989**	**15,0%**

L'aumento degli ammortamenti è legato al piano di rinnovo bus e all'ingente investimento in tecnologie.
Gli accantonamenti sono relativi alla quota parte di competenza dell'esercizio di oneri futuri. In particolare per il rinnovo parco mezzi, per le manutenzioni cicliche di importo rilevante, per contenzioni legati al personale e per cauzioni assicurative. La voce contiene inoltre un accantonamento per indennità di vacanza per il contratto nazionale scaduto a fine 2017. Contiene inoltre un accantonamento prudenziale per il minor corrispettivo atteso a riequilibrio del PEF per i titoli di viaggio. Le vendite da titoli di Tiemme hanno infatti superato i Budget previsti nel Contratto ponte.

Il **Reddito operativo** è quindi aumentato di 596 mila euro, passando dallo 0,4% all' 1% del valore della produzione.

Proventi ed oneri finanziari: il risultato della gestione finanziaria rappresenta il saldo tra:

- interessi attivi e proventi da titoli per complessivi 55 mila euro derivanti da investimenti finanziari a breve termine alternativi alla liquidità il cui rendimento medio nell'anno è stato il 2%.
- oneri finanziari sui finanziamenti bancari pari a 252 è l'effetto delle seguenti variazioni vede un maggior costo di 69 mila euro derivano da investimenti finanziari a breve termine alternativi alla liquidità il cui rendimento medio nell'anno è stato il 2%.

L'**Utile corrente** prima delle poste straordinarie ammonta a 740 mila euro, ed è passato dallo 0,2% allo 0,8% del valore della produzione.

Proventi ed oneri straordinari: il saldo della gestione straordinaria è passato da 291 mila euro a 24 mila euro, con una riduzione di 267 mila.

Il **Risultato ante imposte**, ammonta a 764 mila euro.

Le **Imposte** sono rappresentate esclusivamente da IRAP poiché dal punto di vista IRES l'azienda presenta una perdita fiscale che in via prudenziale non è stata rilevata tra imposte anticipate.

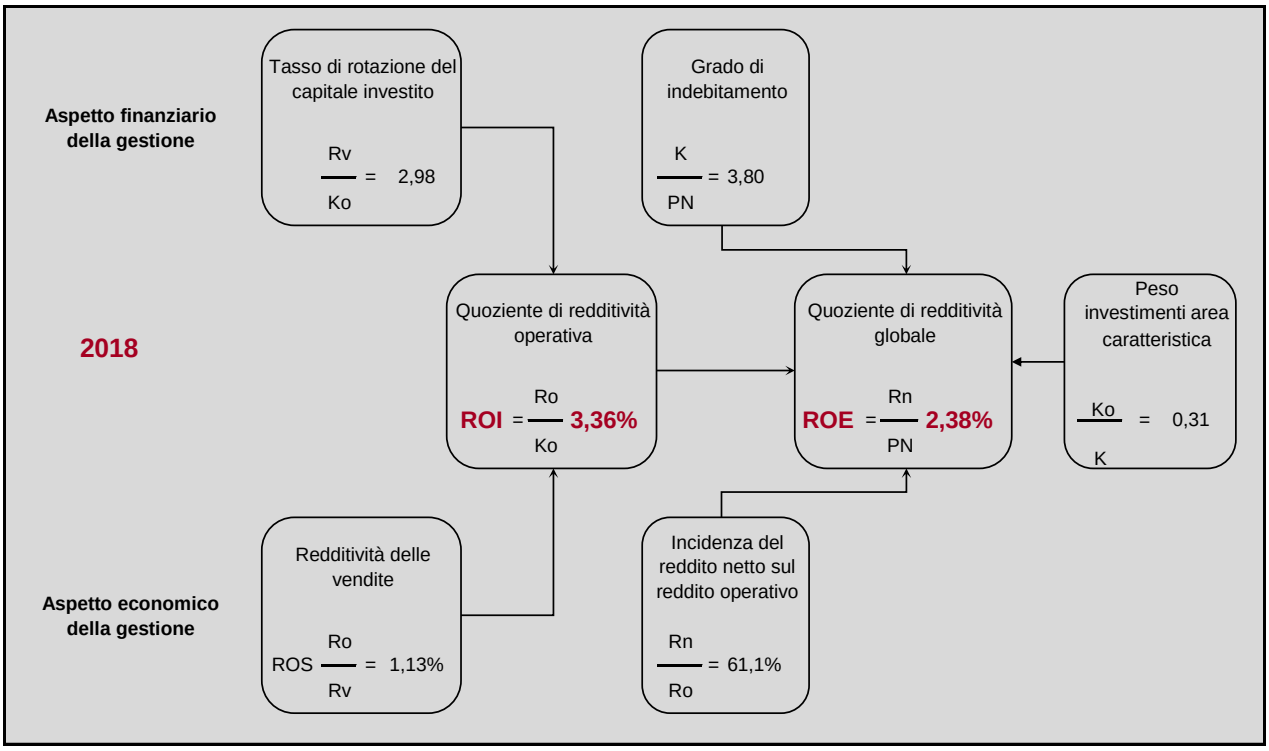
L' **Utile** ammonta a 587 mila euro.

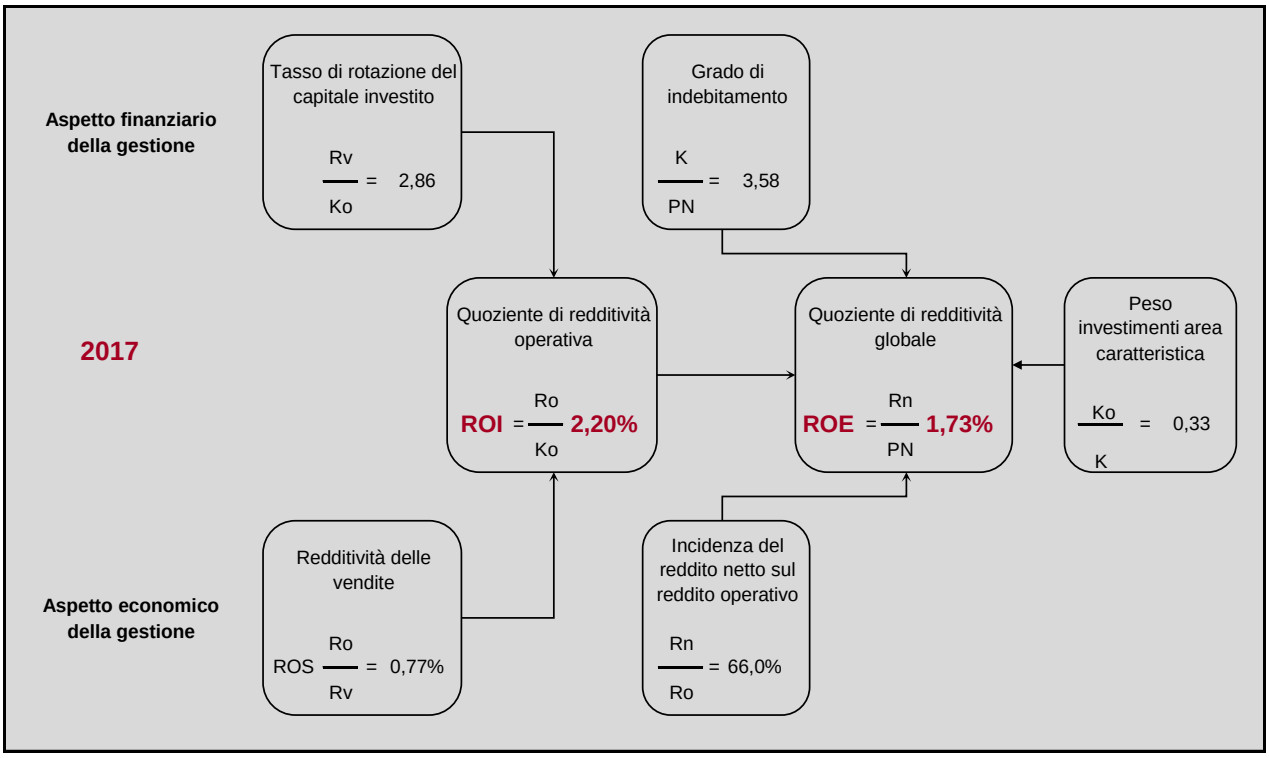
INDICATORI DELLA SITUAZIONE ECONOMICA

Di seguito si riportano i principali indici di tipo economico.

Indice	2018	2017
ROE (%)	2,38	1,73
ROI (%)	3,36	2,20
ROS (%)	1,13	0,77
Costo del capitale di terzi oneroso (Rod%)	1,50	1,10
Rotazione capitale invest.netto (Turnover)	2,98	2,86

Per meglio comprenderne il significato e le dinamiche che ne hanno determinano le variazioni, si propone un quadro con l'albero degli indici per entrambi gli esercizi.





I prospetti mostrano un deciso aumento del ROI, dal 2,2% al 3,36%. Dalla scomposizione si nota come sia legato prevalentemente all'aumento della Redditività delle vendite, passata da 0,77 a 1,13. Aumenta anche, seppure lievemente, la rotazione del capitale investito.
La crescita del ROI e lo spread positivo rispetto al costo per interessi, hanno permesso di sfruttare l'effetto leva legato al maggior indebitamento, portando il ROE dall'1,73 al 2,38%.

INFORMAZIONI EX ART 2428 C.C.

Qui di seguito si vanno ad analizzare in maggiore dettaglio le informazioni così come specificatamente richieste dal disposto dell'art. 2428 del Codice Civile.

PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE A CUI È ESPOSTA LA SOCIETÀ

Ai sensi e per gli effetti del primo comma dell'art. 2428 del Codice Civile si fornisce, di seguito, una descrizione dei principali rischi e incertezze cui la società è esposta.

RISCHIO GARA REGIONALE

Il rischio e l'incertezza principale cui Tiemme è esposta è ovviamente quello della continuità operativa legata all'esito della gara regionale per l'assegnazione del lotto unico di TPL. Il consorzio Mobit, di cui Tiemme fa parte, ha intrapreso un contenzioso giudiziario i cui dettagli sono stati illustrati sopra, nel paragrafo relativo ai "Fatti di rilievo avvenuti nell'esercizio". Nell'eventualità in cui il consorzio Mobit dovesse soccombere nel contenzioso giudiziario, Tiemme si troverebbe costretta, in base al regolamento del bando stesso e alla vigente normativa regionale, a cedere tutto il personale, il parco mezzi TPL, gli impianti e tutte le attrezzature a terra e a bordo al soggetto aggiudicatario. La conseguenza sarebbe pertanto quella di un rinvio all'Assemblea dei Soci per una valutazione strategica circa la *mission* di Tiemme dove valutare anche un'eventuale procedura liquidatoria.
Tale ipotesi è già stata analizzata in passato dal Consiglio di Amministrazione e sottoposta all'Assemblea dei Soci.
Dall'analisi è emerso che un'eventuale liquidazione di Tiemme che avvenisse dopo la cessione del ramo di TPL al subentrante, causerebbe perdite assai contenute sul valore di recupero della partecipazione da parte delle singole società madri (fra l'altro parzialmente compensate dall'aumento delle rispettive quote di possesso legato all'annullamento delle azioni proprie). Perdite che sarebbero più che compensate dagli effetti positivi che si registrerebbero sui patrimoni delle aziende madri a seguito della cessione dei beni essenziali in esecuzione. Ovviamente su questo incideranno anche i tempi con cui si realizzerà questa eventuale scenario.

RISCHIO RISORSE UMANE E ORGANIZZAZIONE

Si segnala che dalla costituzione di Tiemme la società ha portato avanti una politica di costante riduzione, riorganizzazione ed ottimizzazione del personale. Il livello attualmente raggiunto è ancora leggermente comprimibile. In alcuni settori degli indiretti è diventato necessario un processo di riqualificazione del personale, che sta necessariamente passando anche da nuove assunzioni, prevalentemente di giovani laureati dotati di skill specifici. Nel corso del 2017 e 2018 l'azienda ha già intrapreso questo percorso che proseguirà nel 2019.

USO DI STRUMENTI FINANZIARI RILEVANTI PER LA VALUTAZIONE DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA E DEL RISULTATO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO

Ai sensi e per gli effetti di quanto indicato al punto 6-bis) del terzo comma dell'art. 2428 del Codice Civile, si segnala che la società non ha intrapreso particolari politiche di gestione del rischio finanziario. L'incertezza sull'esito della gara, infatti, obbliga alla prudenza. In caso di liquidazione dell'azienda, il ricorso a strumenti di copertura potrebbe avere conseguenze

pesanti ove questi fossero ancora all'inizio del loro ammortamento. Approfittando dei tassi contenuti e del fatto che non si prevedono rialzi nel breve periodo, si è ritenuto opportuno rinviare il ricorso a tali strumenti quando l'esito del contenzioso sarà più definito.
I nuovi finanziamenti tirati nel corso dell'esercizio per complessivi 5,5 milioni di euro sono tutti a tasso fisso.

COSTO DEL CARBURANTE

Difficile prevedere le dinamiche del petrolio per il 2019. La produzione di petrolio a fine 2018 continuava a correre ben oltre i consumi. Già alla data di redazione del presente Bilancio la situazione sembra essersi capovolta: tra le cause i tagli Opec e la crisi produttiva in Venezuela.
Il deficit di offerta rischia inoltre di aggravarsi per effetto della crisi libica delle sanzioni all'Iran.
L'Agenzia internazionale dell'energia (Aie) ha confermato che le scorte petrolifere da febbraio hanno ricominciato a scendere. Da qui il deciso aumento rilevato nei primi mesi dell'esercizio 2019 (si veda il grafico esposto nel paragrafo Costo del gasolio").
Tutto dipenderà, però, dalla capacità dell'Opec di mantenere la produzione a livelli attuali (siamo ai minimi da quattro anni) e dall'andamento della domanda che potrebbe subire una flessione per effetto del rallentamento dell'economia globale.

ALTRI RISCHI

Alla fine dell'esercizio, gli accantonamenti complessivamente effettuati ai fondi rischi e oneri ammontano a 1.614 migliaia di euro. Alla luce dei rischi e oneri ad oggi conosciuti si ritengono congrui. Per il dettaglio si rimanda alla Nota integrativa.

SISTEMA INTEGRATO DI GESTIONE DELLE CERTIFICAZIONI

TIEMME ha come obiettivo fondamentale quello di assicurare alla popolazione del territorio su cui opera il diritto alla mobilità, fornendo un servizio di buona qualità, ottimizzando l'impiego delle risorse disponibili (economiche e naturali) e, allo stesso tempo, assicurando la salute e sicurezza ed il rispetto dei principi dell'etica del lavoro per i propri lavoratori e per i fornitori su ci può esercitare un'influenza.
TIEMME intende quindi perseguire una moderna gestione integrata della Qualità, dell'Ambiente, della Sicurezza e della Responsabilità Sociale puntando ad una ottimizzazione delle risorse e dei mezzi impiegati, al fine di garantire:

- La piena soddisfazione del cliente;
- L'eccellenza in termini di efficienza, prestazioni, affidabilità, prezzo, servizio ed immagine;
- Il continuo miglioramento dei processi aziendali, degli aspetti ambientali e di sicurezza correlati;
- Una costante prevenzione dell'inquinamento;
- Il rispetto di tutte le normative applicabili in materia di tutela ambientale, sicurezza nei luoghi di lavoro, diritti dei lavoratori;
- Il rispetto dei principi contenuti nelle Convenzioni e/o Dichiarazione previste dallo Standard SA8000;
- La riduzione e, ove possibile, l'eliminazione di tutti i fattori di rischio correlati alle attività svolte;
- Il rispetto dei contratti collettivi di lavoro e dei contratti integrativi aziendali;

- La ricerca di dialogo aperto e collaborativo con le parti interessate nel pieno rispetto dello spirito di cooperazione e di solidarietà umana.

Per quanto sopra, TIEMME è impegnata in tutti gli stabilimenti di sua proprietà e/o gestione a migliorare i propri processi aziendali e la qualità del servizio prestato, ricercando la massima soddisfazione dei Clienti e contribuire, come soggetto attivo, alla crescente attenzione verso le tematiche ambientali e della sicurezza nel lavoro tese a garantire uno sviluppo economico che riduca gli effetti negativi sull'ambiente e sull'uomo, rispettando i valori etico-sociali d'impresa.
Nel corso del 2018 si sono svolte le visite di rinnovo per le certificazioni sulla Qualità, sull'Ambiente e sulla Sicurezza e la visita di sorveglianza sulla Responsabilità Sociale. Nel 2018 è inoltre avvenuto il passaggio dalla ISO 9001:2008 alla ISO 9001:2015 e della ISO 14001:2004 alla ISO 14001:2015.
Il risultato del ciclo di Audit ha dato importanti conferme evidenziando la buona organizzazione aziendale e la concreta condivisione da parte del personale degli obiettivi delle Certificazioni, con l'impegno di mantenere sempre alto il livello delle prestazioni e dell'attenzione sui temi in oggetto. In particolare, TIEMME si impegna a perseguire i seguenti obiettivi:

- Per la Qualità: il raggiungimento della massima soddisfazione del Cliente e dell'eccellenza di tutti i processi organizzativi e produttivi alla base di una crescita continua;
- Per l'Ambiente: una adeguata e puntuale gestione dei rifiuti, una ottimizzazione del consumo energetico e delle risorse naturali;
- Per la Sicurezza: la riduzione al minimo della possibilità e delle conseguenze di incidenti sui luoghi di lavoro;
- Per la Responsabilità Sociale: una gestione del personale eticamente corretta nel rispetto dei diritti dei lavoratori, rifiutando discriminazioni, coercizioni e sfruttamento;

Di seguito si riportano le certificazioni aziendali con le rispettive scadenze:

Certificato	Data emissione	Data scadenza
Qualità (ISO 9001:2015)	16/04/2018	03/04/2021
Ambientale (ISO 14001:2015)	27/07/2018	15/07/2021
Responsabilità sociale (SA8000:2014)	02/06/2017	02/08/2019
Sicurezza (OHSAS 18001:2007)	17/10/2018	11/03/2021
Qualità del servizio delle linee regionali 50G/51G/130/131 (EN 13816:2002)	11/03/2019	11/06/2021

INFORMATIVA SULL'AMBIENTE

TIEMME assume il rispetto e la tutela dell'ambiente tra i propri valori fondanti, elaborando ogni anno programmi ed obiettivi volti al miglioramento delle performance ambientali. L'adozione dello standard ISO 14001 dimostra la responsabilità dell'organizzazione verso l'ambiente, al fine di prevenire l'inquinamento, ridurre l'entità dei rifiuti ed il consumo di energia e dei materiali.
Per quanto riguarda lo smaltimento dei rifiuti, Tiemme ha proseguito con attenzione allo smaltimento dei rifiuti "particolari" prodotti direttamente dalla Società:

Descrizione	2016 ton.	2017 ton.	2018 ton.
Quantità totale di rifiuti prodotti	335	301	389
Rifiuti pericolosi (inclusi mezzi alienati)	111	207	258
Rifiuti pericolosi (esclusi mezzi alienati)	42	85	53
Mezzi alienati	69	121	205
Rifiuti non pericolosi	224	95	132
di cui fanghi	*128*	*38*	*38*

Rispetto agli anni passati è evidenziato un leggero incremento del totale di rifiuti prodotti. Regolarmente pagato il canone SISTRI e regolarmente depositato il MUD dell'anno.

Dal 1° gennaio 2019, a seguito dell'emanazione del Decreto Legge del 14 dicembre 2018 n. 135, è stato soppresso il sistema di controllo per la tracciabilità dei rifiuti (SISTRI); pertanto, per il 2019, non sono dovuti i relativi contributi annuali d'iscrizione.

RICERCA E SVILUPPO

SISTEMI TECNOLOGICI A SUPPORTO DEL SERVIZIO E DEL CLIENTE

SISTEMA AVM

Il sistema AVM è stato ulteriormente esteso per coprire tutta la flotta di TPL, raggiungendo la quota di 660 installazioni operative (tenendo conto di 90 disinstallazioni resesi necessarie, nel tempo, per un progressivo rinnovo del parco autobus aziendale).
Sono state portate avanti, in parallelo, attività di monitoraggio costante del servizio con sensibili miglioramenti architetturali e funzionali rispetto all'informazione all'utenza, implementando WEBSERVICE basati su standard internazionali che agevolano l'interazione, a regime, con tutti i canali e i mezzi di comunicazione aziendale (come, per esempio, APP aziendale e regionale).

MONITOR DI BORDO

Sono state sensibilmente aumentate le dotazioni elettroniche di bordo, portando a 114 i monitor informativi installati a bordo di altrettanti veicoli urbani del parco aziendale.

SISTEMI TECNOLOGICI

193 i sistemi di annuncio e visualizzazione della prossima fermata a bordo, 120 i mezzi equipaggiati con gateway d'interfacciamento con CANBUS, 30 i sistemi di conteggio elettronico dei passeggeri, 166 gli impianti di videosorveglianza (mediante i quali abbiamo ricevuto e riscontrato 22 richieste di elaborazione delle immagini da parte delle Autorità di Pubblica Sicurezza).
Sono state completate le installazioni di 6 monitor informativi per 3 biglietterie aziendali di Siena, Poggibonsi e Colle Val d'Elsa, monitor volti ad informare l'utenza su orari e avvisi aggiornati in tempo reale, insieme con contenuti d'intrattenimento.

WI-FI

E' stato inoltre introdotto e progressivamente implementato il servizio Wi-Fi per passeggeri a bordo autobus, operativo su 30 mezzi della flotta aziendale, che sta riscontrando un livello di gradimento crescente da parte dell'utenza.

MONETICA

Nell'ambito della bigliettazione elettronica la Smart card contactless MOBINT, già in funzione negli ambiti urbani di Arezzo (sia pure con una versione da aggiornare), Siena, Colle Val d'Elsa, Poggibonsi e Piombino, è stata resa completamente operativa rispetto al progetto "Piombino Mobility Lab" e all'interazione totale e completa con i tornelli installati a bordo dei 5 mezzi urbani della stessa sede di Piombino.
Nell'ambito dello stesso progetto "Piombino Mobility Lab", insieme all'introduzione della carta "6CIP", chip-on-paper contenente un carnet da 6 titoli di corsa semplice, è stato avviato e reso operativo, sugli stessi 5 mezzi urbani di Piombino, un sistema di bordo di lettura ottica dei QR-CODE stampati su supporto elettronico/cartaceo integrato con i tornelli e volto all'attivazione della validazione obbligatoria.

PALINE ELETTRONICHE

Coerentemente con gli impegni del progetto AREZZO SMART, è stato concluso il complesso iter amministrativo per 17 delle 23 ulteriori paline elettroniche previste nel bacino di Arezzo e provincia, completando 6 installazioni, già operative. Complessivamente, il numero di apparati elettronici operativi e funzionanti è stato portato a un totale di 180 unità (di cui 12 tabelloni e 168 paline).

RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI

Per quanto riguarda il disposto di cui al punto 2) del terzo comma dell'art. 2428 del Codice Civile, si precisa che la società detiene partecipazioni societarie così come riportato in Nota integrativa, cui si rimanda per un maggior approfondimento. In particolare si segnala che alla data di chiusura del bilancio i rapporti esistenti con le suddette società possono essere riassunti come segue:

Crediti verso le consociate iscritti nell'Attivo Circolante:

Crediti	2018	2017	Var.€	Var. %
Verso imprese controllate	7.318	9.345	- 2.027	-21,7%
Verso imprese collegate	0	49	- 49	-100,0%
Totale	**7.318**	**9.395**	**-2.076**	**-22,1%**

Debiti e finanziamenti passivi verso le consociate:

Debiti	2018	2017	Var.€	Var. %
Verso imprese controllate	1.796	1.037	759	73,2%
Verso imprese collegate	59	260	- 201	-77,3%
Totale	**1.855**	**1.297**	**558**	**43,0%**

Di seguito il dettaglio delle partecipazioni:

Partecipazioni al 31.12	Tipologia	Quota possesso
SIENA MOBILITA' SCARL SS 73 Levante, 23 - Siena	Controllata	86,22%
ETRURIA MOBILITA' SCARL Via Guido Monaco, 37 - Arezzo	Controllata	52,56%
BY BUS SCRL Strada di Busseto, 18 - Siena	Controllata	59,91%
RAMA SPA Via Topazio, 12 - Grosseto	Collegata	23,07%
MOBIT SCARL Viale Cadorna, 105 - Firenze	Collegata	25,77%
LA FERROVIARIA ITALIANA SPA Via Guido Monaco, 37 - Arezzo	Altra impresa	0,44%
TI-FORMA SCRL Via Giovanni Paisiello, 8 - Firenze	Altra impresa	2,41%
ONE SCRL Viale dei Cadorna, 105 - Firenze	Altra impresa	9,87%

Come evidenziato in tabella, le tre società controllate sono costituite ai sensi dell'art. 2615 ter C.C., quindi con natura e finalità consortili (hanno per oggetto principale la gestione del servizio di trasporto pubblico locale relativo al lotto di gara per l'affidamento dell'esercizio dei servizi di TPL urbano ed extra-urbano del bacino della provincia in cui hanno sede). I loro ricavi ed i loro crediti commerciali sono prevalentemente verso Tiemme Spa. Hanno immobilizzazioni non rilevanti e non presentano debiti finanziari. Il loro risultato a fine anno è zero. Il loro consolidamento non avrebbe quindi effetti rilevanti.
I rapporti con la **società collegata Rama S.p.A**. sono relativi a:

- Affitto immobili utilizzati da Tiemme S.p.A. per lo svolgimento della propria attività relativamente alla sede operativa di Grosseto;
- Contratto di prestazione di service amministrativo.

Rama Spa nel corso del 2015 ha redatto una proposta di piano attestato ex art. 67 comma 3 lett. d) L.F.; tale proposta, che era totalmente definita, aveva avuto la verifica (e la bozza di attestazione) da parte del Dott. Marco Turchi.
Il piano attestato predisposto era costruito sulla base del presupposto che Tiemme Spa (tramite il consorzio Mobit) si aggiudicasse la gara regionale di TPL e che conseguentemente Tiemme Spa proseguisse l'attività di TPL per tutto il periodo indicato nella gara regionale utilizzando i beni immobili strumentali di Rama Spa, che avrebbe così continuato a riscuotere i canoni di affitto. Nel piano attestato si programmava la vendita di tutti gli immobili non strumentali di Rama Spa, la vendita a Tiemme Spa di un immobile strumentale, e la vendita parziale delle azioni di Tiemme Spa detenute da Rama Spa per un importo tale da consentire a Rama Spa l'estinzione di tutto il debito bancario.
Purtroppo l'ipotesi che era alla base del piano attestato (cioè la vittoria nella gara regionale di TPL) non si è realizzata.
Questo accadimento ha reso non solo non attuabile il piano attestato precedentemente predisposto, ma ha reso impossibile la predisposizione di un programma definito di rientro dal debito bancario basato su elementi oggettivi, in quanto esistono incertezze sullo scenario futuro che riguarda il TPL della Regione Toscana.

Rama ha pertanto richiesto al ceto bancario una moratoria del proprio debito cui farà seguito, dopo la definizione giudiziaria, un programma di rientro dei debiti bancari basato su elementi definitivi. Rientro che potrà avvenire:

a) in caso di esito positivo del contenzioso, mediante il percorso delineato dal piano ex art. 67 sopra citato;
b) in caso di esito negativo del contenzioso, tramite la cessione del patrimonio immobiliare al nuovo gestore e sul mercato, oltre che dalla liquidazione della partecipazione in Tiemme.

Alla data di redazione del presente bilancio, nonostante le continue pressioni esercitate da Rama e la conferma che tutte le banche hanno deliberato in favore della moratoria, l'Advisor legale Avv. Filippo Pingue non ha ancora fatto pervenire un atto di moratoria definitivo e coerente con la richiesta.

I rapporti con la **società collegata By Bus Scarl**, riguardano:

- lo svolgimento di servizi TPL nel bacino di Siena in subconcessione ed altri servizi TPL a chiamata;
- lo svolgimento di servizi di trasporto scolastico in subconcessione;
- lo svolgimento di servizi di biglietteria in Piazza Gramsci – Siena;
- il servizio di distribuzione titoli di viaggio nel bacino di Siena.

Non sussistono operazioni con parti correlate se non effettuate a normali condizioni di mercato e pertanto esonerate dall'indicazione di cui all'art. 2427 co.1 n. 22bis.

AZIONI PROPRIE

La Società possiede azioni proprie dal 2014: in data 18 dicembre 2014 Tiemme Spa ha acquisito da Rama Spa n. 253.366 azioni di Tiemme medesima, rappresentanti l'1,40% del capitale sociale per un valore nominale 253 mila euro al prezzo di 320 mila euro. Non vi sono state movimentazioni nel corso dell'esercizio, ma è stato necessario adeguare la contabilizzazione come previsto dal decreto legislativo n. 139 del 18 agosto 2015, attuativo della Direttiva 2013/34/UE, che ha apportato rilevanti modifiche circa l'esposizione in bilancio delle azioni proprie detenute in portafoglio da società per azioni: è stata costituita una riserva a riduzione del patrimonio netto, tramite la sola iscrizione nel passivo del bilancio di una specifica voce, con segno negativo, mentre le azioni proprie non risultano più appostate all'attivo del bilancio.

AZIONI/QUOTE DELLA SOCIETÀ CONTROLLANTE

La società non è soggetta al vincolo di controllo da parte di alcuna società o gruppo societario.

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Si riepilogano nel seguito i principali fatti di rilievo intervenuti successivamente alla chiusura dell'esercizio che possono influire in modo rilevante sull'andamento dell'azienda.

Sviluppi gara regionale

Si rimanda al paragrafo relativo alla gara regionale, precedentemente illustrato.

Rinnovo parco mezzi

Nel corso dei primi mesi del 2019 Tiemme ha continuato ad investire nel rinnovo del parco mezzi. Nel corso dell'esercizio è previsto l'acquisto di 53 nuovi mezzi di TPL, 2 nuovi mezzi per il servizio scolastico e 2 nuovi mezzi da noleggio.

Finanziamenti

Nel mese di maggio 2019, Tiemme ha tirato la tranche residua, pari a 1 milione di euro, di un finanziamento a tasso fisso, durata 7 anni che dovrà finanziare la parte non contribuita dei nuovi mezzi.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Ai sensi e per gli effetti di quanto indicato al punto 6) del terzo comma dell'art. 2428 del Codice Civile non si segnalano eventi di particolare rilievo che possano coinvolgere Tiemme entro il 31 dicembre 2019. Successivamente, in base all'esito del ricorso per la gara regionale, Tiemme potrebbe rinviare all'Assemblea dei Soci per una valutazione strategica circa la *mission*. Nel più remoto dei casi di ricorso ad una procedura liquidatoria, i valori di Bilancio ed i Fondi accantonati sarebbero tali da garantire ai Soci il recupero dell'intero Patrimonio Netto.

PROSPETTI DI BILANCIO

2018

PROSPETTI DI BILANCIO

STATO PATRIMONIALE ORDINARIO

	31/12/2018	31/12/2017
Attivo		
B) Immobilizzazioni		
I - Immobilizzazioni immateriali	-	-
2) costi di sviluppo	-	3.600
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	1.215.457	1.270.338
6) immobilizzazioni in corso e acconti	506.166	308.961
7) altre	680.867	567.431
Totale immobilizzazioni immateriali	2.402.490	2.150.330
II - Immobilizzazioni materiali	-	-
1) terreni e fabbricati	287.937	275.612
2) impianti e macchinario	47.638.661	45.270.639
3) attrezzature industriali e commerciali	183.734	191.302
4) altri beni	444.759	341.994
5) immobilizzazioni in corso e acconti	512.164	2.745.167
Totale immobilizzazioni materiali	49.067.255	48.824.714
III - Immobilizzazioni finanziarie	-	-
1) partecipazioni in	-	-
a) imprese controllate	438.863	202.753
b) imprese collegate	1.268.778	1.268.778
d-bis) altre imprese	240.328	240.328
Totale partecipazioni	1.947.969	1.711.859
2) crediti	-	-
d-bis) verso altri	21.767	21.435
esigibili oltre l'esercizio successivo	21.767	21.435
Totale crediti	21.767	21.435
Totale immobilizzazioni finanziarie	1.969.736	1.733.294
Totale immobilizzazioni (B)	53.439.481	52.708.338
C) Attivo circolante		
I - Rimanenze	-	-
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	1.908.208	1.867.504
Totale rimanenze	1.908.208	1.867.504
II - Crediti	-	-
1) verso clienti	6.334.447	5.140.844
esigibili entro l'esercizio successivo	6.334.447	5.140.844

	31/12/2018	31/12/2017
2) verso imprese controllate	7.318.292	9.345.365
esigibili entro l'esercizio successivo	7.318.292	9.345.365
3) verso imprese collegate	-	49.203
esigibili entro l'esercizio successivo	-	49.203
5-bis) crediti tributari	1.298.018	2.262.491
esigibili entro l'esercizio successivo	1.298.018	2.262.491
5-ter) imposte anticipate	1.964.656	1.978.880
5-quater) verso altri	9.650.804	6.125.530
esigibili entro l'esercizio successivo	9.650.804	6.125.530
Totale crediti	26.566.217	24.902.313
III - Attivita' finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	-	-
6) altri titoli	3.851.705	1.381.967
Totale attivita' finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	3.851.705	1.381.967
IV - Disponibilita' liquide	-	-
1) depositi bancari e postali	7.495.020	4.903.927
3) danaro e valori in cassa	13.385	15.560
Totale disponibilita' liquide	7.508.405	4.919.487
Totale attivo circolante (C)	39.834.535	33.071.271
D) Ratei e risconti	246.704	362.955
Totale attivo	93.520.720	86.142.564
Passivo		
A) Patrimonio netto	24.633.395	24.046.050
I - Capitale	18.000.000	18.000.000
IV - Riserva legale	107.291	86.437
VI - Altre riserve, distintamente indicate	-	-
Riserva straordinaria	1.525.441	1.129.221
Riserva avanzo di fusione	4.733.319	4.733.319
Varie altre riserve	-	1
Totale altre riserve	6.258.760	5.862.541
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	587.345	417.073
X - Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(320.001)	(320.001)
Totale patrimonio netto	24.633.395	24.046.050
B) Fondi per rischi e oneri		
4) altri	2.650.790	2.082.206
Totale fondi per rischi ed oneri	2.650.790	2.082.206
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	9.935.483	10.875.967
D) Debiti		
4) debiti verso banche	15.303.954	11.032.686
esigibili entro l'esercizio successivo	2.660.380	1.228.732

	31/12/2018	31/12/2017
esigibili oltre l'esercizio successivo	12.643.574	9.803.954
6) acconti	11.061	3.656
esigibili entro l'esercizio successivo	11.061	3.656
7) debiti verso fornitori	11.590.279	12.583.552
esigibili entro l'esercizio successivo	11.590.279	12.583.552
9) debiti verso imprese controllate	1.796.033	1.036.956
esigibili entro l'esercizio successivo	1.796.033	1.036.956
10) debiti verso imprese collegate	59.034	260.324
esigibili entro l'esercizio successivo	59.034	260.324
12) debiti tributari	1.156.924	1.025.918
esigibili entro l'esercizio successivo	1.156.924	1.025.918
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	2.540.861	2.489.242
esigibili entro l'esercizio successivo	2.540.861	2.489.242
14) altri debiti	4.574.336	3.868.904
esigibili entro l'esercizio successivo	4.574.336	3.868.904
Totale debiti	37.032.482	32.301.238
E) Ratei e risconti	19.268.570	16.837.103
Totale passivo	93.520.720	86.142.564

CONTO ECONOMICO ORDINARIO

	31/12/2018	31/12/2017
A) Valore della produzione		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	85.277.586	82.369.259
5) altri ricavi e proventi	-	-
contributi in conto esercizio	5.581.047	5.688.790
altri	6.332.289	6.188.102
Totale altri ricavi e proventi	11.913.336	11.876.892
Totale valore della produzione	97.190.922	94.246.151
B) Costi della produzione		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	15.652.644	14.793.195
7) per servizi	19.873.315	19.738.779
8) per godimento di beni di terzi	2.812.016	3.055.831
9) per il personale	-	-
a) salari e stipendi	33.686.000	33.343.837
b) oneri sociali	10.300.627	10.138.072
c) trattamento di fine rapporto	2.467.793	2.469.425
e) altri costi	378.223	344.857
Totale costi per il personale	46.832.643	46.296.191
10) ammortamenti e svalutazioni	-	-
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	805.686	748.644
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	7.437.774	6.907.669
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita' liquide	-	17.000
Totale ammortamenti e svalutazioni	8.243.460	7.673.313
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(40.704)	105.103
12) accantonamenti per rischi	-	45.000
13) altri accantonamenti	1.614.079	950.000
14) oneri diversi di gestione	1.242.265	956.577
Totale costi della produzione	96.229.718	93.613.989
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	961.204	632.162
C) Proventi e oneri finanziari		
16) altri proventi finanziari	-	-
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	25.081	137.939
d) proventi diversi dai precedenti	-	-
altri	29.917	56.019
Totale proventi diversi dai precedenti	29.917	56.019
Totale altri proventi finanziari	54.998	193.958
17) interessi ed altri oneri finanziari	-	-
altri	251.965	321.614

	31/12/2018	31/12/2017
Totale interessi e altri oneri finanziari	251.965	321.614
Totale proventi e oneri finanziari (15+16-17+-17-bis)	(196.967)	(127.656)
Risultato prima delle imposte (A-B+-C+-D)	764.237	504.506
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
imposte correnti	176.892	61.247
imposte relative a esercizi precedenti	-	(155)
imposte differite e anticipate	-	26.341
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	176.892	87.433
21) Utile (perdita) dell'esercizio	587.345	417.073

RENDICONTO FINANZIARIO, METODO INDIRETTO

	Importo al 31/12/2018	Importo al 31/12/2017
A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	587.345	417.073
Imposte sul reddito	176.892	87.433
Interessi passivi/(attivi)	196.967	127.656
1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	*961.204*	*632.162*
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamenti ai fondi	1.834.789	1.210.614
Ammortamenti delle immobilizzazioni	8.243.460	7.656.313
Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari	(2.283.928)	(2.083.318)
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	*7.794.321*	*6.783.609*
2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	*8.755.525*	*7.415.771*
Variazioni del capitale circolante netto		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	(40.704)	105.103
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	882.673	(2.152.079)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	(428.081)	2.781.119
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	116.251	96.558
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	4.715.395	167.946
Altri decrementi/(Altri Incrementi) del capitale circolante netto	(1.658.520)	(1.532.721)
Totale variazioni del capitale circolante netto	*3.587.014*	*(534.074)*
3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	*12.342.539*	*6.881.697*
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	(196.967)	(127.656)
(Imposte sul reddito pagate)	(176.892)	(87.433)
(Utilizzo dei fondi)	(2.206.689)	(2.721.345)
Totale altre rettifiche	*(2.580.548)*	*(2.936.434)*
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	***9.761.991***	***3.945.263***
B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(7.680.315)	(7.748.065)
Disinvestimenti		75.693
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	(1.057.846)	(1.048.084)
Disinvestimenti		116.146
Immobilizzazioni finanziarie		
(Investimenti)	(236.442)	(9.870)

	Importo al 31/12/2018	Importo al 31/12/2017
Disinvestimenti		2
Attività finanziarie non immobilizzate		
(Investimenti)	(2.469.738)	(3.296.265)
Disinvestimenti		6.180.768
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	***(11.444.341)***	***(5.729.675)***
C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Accensione finanziamenti	5.500.000	
(Rimborso finanziamenti)	(1.228.732)	(1.201.537)
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	***4.271.268***	***(1.201.537)***
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	***2.588.918***	***(2.985.949)***
Disponibilità liquide a inizio esercizio		
Depositi bancari e postali	4.903.927	7.887.771
Danaro e valori in cassa	15.560	17.663
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	4.919.487	7.905.434
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	7.495.020	4.903.927
Danaro e valori in cassa	13.385	15.560
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	7.508.405	4.919.487

NOTA INTEGRATIVA

2018

NOTA INTEGRATIVA

Signori Soci,
la presente nota integrativa costituisce parte integrante del bilancio al 31/12/2018.
Il bilancio risulta conforme a quanto previsto dagli articoli 2423 e seguenti del codice civile ed ai principi contabili nazionali così come pubblicati dall'Organismo Italiano di Contabilità; esso rappresenta pertanto con chiarezza ed in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria della società ed il risultato economico dell'esercizio.
Il contenuto dello stato patrimoniale e del conto economico è quello previsto dagli articoli 2424 e 2425 del codice civile, mentre il rendiconto finanziario è stato redatto ai sensi dell'art. 2425-ter.
La nota integrativa, redatta ai sensi dell'art. 2427 del codice civile, contiene inoltre tutte le informazioni utili a fornire una corretta interpretazione del bilancio.

CRITERI DI FORMAZIONE

REDAZIONE DEL BILANCIO

Le informazioni contenute nel presente documento sono esposte secondo l'ordine in cui le relative voci sono indicate nello stato patrimoniale e nel conto economico.
Non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423, commi 4 e 5 e all'art. 2423-bis comma 2 codice civile.
Il bilancio d'esercizio, così come la presente nota integrativa, sono stati redatti in unità di euro.

PRINCIPI DI REDAZIONE DEL BILANCIO

La valutazione delle voci di bilancio è avvenuta nel rispetto del principio della prudenza, della rilevanza e nella prospettiva di continuazione dell'attività, pur in presenza dei rischi, meglio dettagliati nella Relazione sulla Gestione, riferiti alla Gara per l'affidamento del servizio sul bacino unico regionale ed il relativo contenzioso. Ai sensi dell'art. 2423-bis c.1 punto 1-bis C.C., la rilevazione e la presentazione delle voci è effettuata tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto.
Nella redazione del bilancio d'esercizio gli oneri e i proventi sono stati iscritti secondo il principio di competenza indipendentemente dal momento della loro manifestazione numeraria e sono stati indicati esclusivamente gli utili realizzati alla data di chiusura dell'esercizio. Si è peraltro tenuto conto dei rischi e delle perdite di competenza dell'esercizio, anche se conosciuti dopo la chiusura di questo.

STRUTTURA E CONTENUTO DEL PROSPETTO DI BILANCIO

Lo stato patrimoniale, il conto economico, il rendiconto finanziario e le informazioni di natura contabile contenute nella presente nota integrativa sono conformi alle scritture contabili, da cui sono stati direttamente desunti.
Nell'esposizione dello stato patrimoniale e del conto economico non sono stati effettuati raggruppamenti delle voci precedute da numeri arabi, come invece facoltativamente previsto dall'art. 2423 ter del c.c.

Ai sensi dell'art. 2423 ter del codice civile, si precisa che tutte le voci di bilancio sono risultate comparabili con l'esercizio precedente; non vi è stata pertanto necessità di adattare alcuna voce dell'esercizio precedente.
Ai sensi dell'art. 2424 del codice civile si conferma che non esistono elementi dell'attivo o del passivo che ricadano sotto più voci del prospetto di bilancio.

CRITERI DI VALUTAZIONE

I criteri applicati nella valutazione delle voci di bilancio e nelle rettifiche di valore sono conformi alle disposizioni del codice civile e alle indicazioni contenute nei principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità. Gli stessi inoltre non sono variati rispetto all'esercizio precedente.
Ai sensi dell'articolo 2427 c. 1 n. 1 del c.c. si illustrano i più significativi criteri di valutazione adottati nel rispetto delle disposizioni contenute all'art.2426 del codice civile, con particolare riferimento a quelle voci di bilancio per le quali il legislatore ammette diversi criteri di valutazione e di rettifica o per le quali non sono previsti specifici criteri.

ALTRE INFORMAZIONI

OPERAZIONI CON OBBLIGO DI RETROCESSIONE A TERMINE

La società, ai sensi dell'art.2427 n. 6-ter, attesta che nel corso dell'esercizio non ha posto in essere alcuna operazione soggetta all'obbligo di retrocessione a termine.

ATTIVO

I valori iscritti nell'attivo dello stato patrimoniale sono stati valutati secondo quanto previsto dall'articolo 2426 del codice civile e in conformità ai principi contabili nazionali. Nelle sezioni relative alle singole poste sono indicati i criteri applicati nello specifico.

IMMOBILIZZAZIONI

CRITERI DI VALORIZZAZIONE

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali, ricorrendo i presupposti previsti dai principi contabili, sono iscritte nell'attivo di stato patrimoniale al costo di acquisto e/o di produzione e vengono ammortizzate in quote costanti in funzione della loro utilità futura.
Tali immobilizzazioni sono iscritte nell'Attivo previo consenso del Collegio Sindacale, poiché aventi utilità pluriennale.
Il valore delle immobilizzazioni è esposto al netto dei fondi di ammortamento e delle svalutazioni.
L'ammortamento è stato operato in conformità al seguente piano prestabilito, che si ritiene assicuri una corretta ripartizione del costo sostenuto lungo la vita utile delle immobilizzazioni in oggetto:

Voci immobilizzazioni immateriali	Periodo
Costi di impianto e di ampliamento	5 anni in quote costanti
Costi di sviluppo	5 anni in quote costanti
Brevetti e utilizzazione opere ingegno	5 anni in quote costanti
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	5 anni in quote costanti
Altre immobilizzazioni immateriali	5 anni in quote costanti (migliorie beni di terzi e spese finanziarie da ammort.: durata residua del contratto)

Il criterio di ammortamento delle immobilizzazioni immateriali è stato applicato con sistematicità ed in ogni esercizio, in relazione alla residua possibilità di utilizzazione economica di ogni singolo bene o spesa.
La contabilizzazione dei contributi pubblici ricevuti relativamente alle immobilizzazioni immateriali è avvenuta con il metodo indiretto. I contributi, pertanto, sono stati imputati al conto economico nella voce A5 "altri ricavi e proventi" e, quindi, rinviati per competenza agli esercizi successivi attraverso l'iscrizione di risconti passivi.
Ai sensi e per gli effetti dell'art.10 della legge 19 marzo 1983, n. 72, e così come anche richiamato dalle successive leggi di rivalutazione monetaria, si precisa che per i beni immateriali tuttora esistenti in patrimonio non è stata mai eseguita alcuna rivalutazione monetaria.
Si evidenzia che su tali oneri immobilizzati non è stato necessario operare svalutazioni ex art. 2426 comma 1 n. 3 del codice civile in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 9, non

sono stati riscontrati indicatori di potenziali perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni immateriali.

Immobilizzazioni materiali

I cespiti appartenenti alla categoria delle immobilizzazioni materiali, rilevati alla data in cui avviene il trasferimento dei rischi e dei benefici connessi al bene acquisito, sono iscritti in bilancio al costo di acquisto, aumentato degli eventuali oneri accessori sostenuti fino al momento in cui i beni sono pronti all'uso e comunque nel limite del loro valore recuperabile.
Sono stati imputati ad incremento del valore dei beni a cui si riferiscono i costi sostenuti nell'esercizio che abbiano comportato un effettivo incremento della produttività, della durata di vita utile o della consistenza dei cespiti.
Tali beni risultano esposti nell'attivo di bilancio al netto dei fondi di ammortamento e di svalutazione.
Le eventuali dismissioni di cespiti (cessioni, rottamazioni, ecc.) avvenute nel corso dell'esercizio hanno comportato l'eliminazione del loro valore residuo. L'eventuale differenza tra valore contabile e valore di dismissione è stato rilevato a conto economico.
Per le immobilizzazioni acquisite nel corso dell'esercizio le suddette aliquote sono state ridotte del 50%.
L'ammortamento delle immobilizzazioni materiali, il cui utilizzo è limitato nel tempo, è stato operato in conformità al seguente piano che tiene conto della vita utile dei singoli beni all'interno delle seguenti categorie:

Voci immobilizzazioni materiali	**Vita utile**
Terreni e Fabbricati	10 anni - 25 anni
Impianti e Macchinari	5 anni - 10 anni
Impianti e Macchinari - Autobus	12 anni - 15 anni
Attrezzature industriali e commerciali	10 anni
Altri beni	8,33 anni e 5 anni

La contabilizzazione dei contributi pubblici ricevuti relativamente alle immobilizzazioni materiali è avvenuta con il metodo indiretto. I contributi, pertanto, sono stati imputati al conto economico nella voce A5 "altri ricavi e proventi" e, quindi, rinviati per competenza agli esercizi successivi attraverso l'iscrizione di risconti passivi.
Ai sensi e per gli effetti dell'art.10 della legge 19 Marzo 1983, n.72, così come anche richiamato dalle successive leggi di rivalutazione monetaria, si precisa che per i beni materiali tuttora esistenti in patrimonio non è stata mai eseguita alcuna rivalutazione monetaria.
Si evidenzia che non è stato necessario operare svalutazioni ex art. 2426 comma 1 n. 3 del codice civile in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 9, non sono stati riscontrati indicatori di potenziali perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali.

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli acconti ai fornitori per l'acquisto di immobilizzazioni materiali iscritti nella voce B.II.5 sono rilevati inizialmente alla data in cui sorge unicamente l'obbligo al pagamento di tali importi. Di conseguenza gli acconti non sono oggetto di ammortamento.

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni

Le partecipazioni iscritte in Bilancio sono valutate con il metodo del costo, poiché non hanno conseguito perdite, ad eccezione di Rama, il cui valore è stato svalutato tramite specifica fondo. Il valore residuo risulta inferiore alla quota del Patrimonio Netto rettificato con i valori di mercato degli immobili.

Crediti

I crediti iscritti tra le immobilizzazioni finanziarie sono stati rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, come definito dall'art.2426 c.2 c.c., tenendo conto del fattore temporale e del valore di presumibile di realizzo, conformemente a quanto previsto dall'art. 2426, comma 1, n. 8 del codice civile.
Per i crediti per i quali sia stata verificata l'irrilevanza dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato e/o dell'attualizzazione, ai fini dell'esigenza di dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale ed economica societaria, è stata mantenuta l'iscrizione secondo il presumibile valore di realizzo. Tale evenienza si è verificata ad esempio in presenza di crediti con scadenza inferiore ai dodici mesi o, in riferimento al criterio del costo ammortizzato, nel caso in cui i costi di transazione, le commissioni e ogni altra differenza tra valore iniziale e valore a scadenza sono di scarso rilievo o, ancora, nel caso di attualizzazione, in presenza di un tasso di interesse desumibile dalle condizioni contrattuali non significativamente diverso dal tasso di interesse di mercato.

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Il valore residuo delle immobilizzazioni immateriali è passato da € 2.150.330 ad € 2.402.490 dopo ammortamenti pari ad € 805.686.
Di seguito si propone l'analisi delle variazioni:

MOVIMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

	Costi di impianto e ampliamento	Costi di sviluppo	Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	Avviamento	Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
Valore di inizio esercizio							
Costo	485.021	98.551	3.253.119	2.055.206	308.961	1.266.810	7.467.668
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	485.021	94.951	1.982.781	2.055.206	-	699.379	5.317.338
Valore di bilancio	-	3.600	1.270.338	-	308.961	567.431	2.150.330
Variazioni nell'esercizio							

	Costi di impianto e ampliamento	Costi di sviluppo	Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	Avviamento	Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
Incrementi per acquisizioni	-	-	561.317	-	197.205	299.324	1.057.846
Ammortamento dell'esercizio	-	3.600	616.198	-	-	185.888	805.686
Totale variazioni	-	*(3.600)*	*(54.881)*	-	*197.205*	*113.436*	*252.160*
Valore di fine esercizio							
Costo	485.021	98.551	3.814.436	2.055.206	506.166	1.566.134	8.525.514
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	485.021	98.551	2.598.979	2.055.206	-	885.267	6.123.024
Valore di bilancio	-	-	1.215.457	-	506.166	680.867	2.402.490

Nei prospetti che seguono si illustrano le variazioni intercorse nelle singole categorie.

Costi di sviluppo

Descrizione	Dettaglio	2018	2017	Variaz. assoluta	Variaz. %
costi di sviluppo					
	Costi di ricerca e sviluppo	67.401	67.401	-	-
	Sito Internet Tiemme S.p.A.	31.150	31.150	-	-
	F.do ammortam. costi di ric.e sviluppo	98.551-	94.951-	3.600-	4
	Totale	**-**	**3.600**	**3.600-**	

Diritti di brevetto

Descrizione	Dettaglio	2018	2017	Variaz. assoluta	Variaz. %
diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno					
	Dir.brev.industr.e utilizz.opere ingegno	3.814.436	3.253.119	561.317	17
	F.do amm.dir.brev.e utilizz.opere ingeg.	2.598.979-	1.982.781-	616.198-	31
	Totale	**1.215.457**	**1.270.338**	**54.881-**	

Immobilizzazioni Immateriali in corso e acconti

La voce Altre immobilizzazioni immateriali in corso pari ad € 506.166, accoglie esclusivamente gli acconti fatturati da fornitori per lavori di rifacimento della copertura dell'immobile della sede operativa di Grosseto, di proprietà di RAMA S.p.A.

Altre Immobilizzazioni Immateriali

Descrizione	Dettaglio	2018	2017	Variaz. assoluta	Variaz. %
altre					
	Spese manut.su beni di terzi da ammort.	996.916	758.927	237.989	31
	Spese finanziarie da ammortizzare	170.318	138.102	32.216	23
	Sistema Certificazioni	398.901	369.782	29.119	8
	F.do amm. Sistema Certificazioni	398.901-	357.893-	41.008-	11
	F.do amm.to spese di manut.beni di terzi	435.463-	307.094-	128.369-	42
	F.do ammort. spese finanz. da ammortizz.	50.904-	34.393-	16.511-	48
	Totale	**680.867**	**567.431**	**113.436**	

Le spese per manutenzione su beni di terzi da ammortizzare sono relative a lavori su terreni ed immobili in locazione dalle società madri o da terzi.

La voce Sistema Certificazioni accoglie i rinnovi di Certificazioni esistenti:

Certificazione	Ente Certificatore	Data rilascio	Data scadenza
Qualità ISO 9001:2015	TUV ITALIA srl	16/04/2018	03/04/2021
Ambientale ISO 14001:2015	TUV ITALIA srl	27/07/2018	15/07/2021
Responsabilità sociale SA800:2014	TUV ITALIA srl	02/06/2017	02/08/2019
Sicurezza OHSAS 18001:2007	TUV ITALIA srl	17/10/2018	11/03/2021
50G/51G/130/131 EN 13816:2007	TUV RHEINLAND ITALIA srl	17/10/2018	11/06/2021

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

MOVIMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Il valore residuo delle immobilizzazioni materiali è passato da € 48.824.714 ad € 49.067.255 dopo ammortamenti pari ad € 7.437.774.
Nella tabella che segue sono esposte le movimentazioni delle immobilizzazioni in oggetto.
Tra le stesse movimentazioni si segnala la riclassifica presente nelle immobilizzazioni materiali in corso e acconti (voce B.II.5) per l'importo di € 2.890.895, relativamente ai beni

precedentemente iscritti in tale voce e che si sono ora resi disponibili e pronti per l'uso, opportunamente collocati nel presente bilancio nella voce 1.B.2.2 Impianti e macchinari, costituiti da Autobus per € 2.448.917 e da Paline di fermata per il Progetto Arezzo Smart per € 441.978.
Di seguito si riporta l'analisi delle variazioni:

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	Totale immobilizzazioni materiali
Valore di inizio esercizio						
Costo	334.752	77.886.137	449.574	1.147.969	2.745.167	82.563.599
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	59.140	32.615.498	258.272	805.975	-	33.738.885
Valore di bilancio	275.612	45.270.639	191.302	341.994	2.745.167	48.824.714
Variazioni nell'esercizio						
Incrementi per acquisizioni	25.463	7.101.509	39.669	245.416	657.893	8.069.950
Riclassifiche (del valore di bilancio)	-	2.890.895	-	-	(2.890.895)	-
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)	-	387.587	-	2.047	-	389.634
Ammortamento dell'esercizio	13.139	7.236.795	47.236	140.605	-	7.437.775
Totale variazioni	*12.324*	*2.368.022*	*(7.567)*	*102.764*	*(2.233.002)*	*242.541*
Valore di fine esercizio						
Costo	360.215	86.952.397	489.242	1.242.035	512.164	89.556.053
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	72.278	39.313.736	305.508	797.276	-	40.488.798
Valore di bilancio	287.937	47.638.661	183.734	444.759	512.164	49.067.255

Impianti e macchinari

Con particolare riferimento alla categoria Impianti e Macchinari di seguito si illustrano le variazioni intercorse per tipologia:

	Impianti specifici	Autobus	Sistema bigliettazione MONETICA	Tecnologie di bordo/terra/cent	Paline di fermata	Altri	Totale Impianti e macchinari
Valore di inizio esercizio							
Costo	2.596.819	68.915.834	639.910	3.238.030	1.920.595	574.948	77.886.137
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	1.579.779	27.920.832	328.244	1.045.843	1.242.351	498.449	32.615.498

Valore di bilancio	1.017.040	40.995.002	311.667	2.192.187	678.244	76.499	45.270.639
Variazioni nell'esercizio							
Incrementi per acquisizioni	124.263	6.204.532	57.436	475.754	129.071	110.452	7.101.509
Riclassifiche (del valore di bilancio)	-	2.448.917	-	-	441.979	-	2.890.895
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)	-	387.585	-	-	-	2	387.587
Ammortamento dell'esercizio	266.071	5.973.348	92.208	645.914	220.457	38.797	7.236.795
Totale variazioni	*-141.808*	*2.292.515*	*-34.772*	*-170.160*	*350.593*	*71.653*	*2.368.022*
Valore di fine esercizio							
Costo	2.721.082	76.644.927	697.346	3.713.784	2.491.645	683.611	86.952.396
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	1.845.850	33.357.410	420.452	1.691.757	1.462.808	535.459	39.313.736
Valore di bilancio	875.232	43.287.517	276.895	2.022.027	1.028.837	148.153	47.638.661

Immobilizzazioni materiali in corso

La voce Altre immobilizzazioni materiali in corso pari ad € 512.164 accoglie le fatture ricevute da fornitori per beni non ancora entrati in funzione: tecnologie e autobus.

OPERAZIONI DI LOCAZIONE FINANZIARIA

I beni acquisiti in locazione finanziaria sono contabilmente rappresentati, come previsto dal Legislatore, secondo il metodo patrimoniale con la rilevazione dei canoni leasing tra i costi di esercizio.

Nel seguente prospetto vengono riportate le informazioni richieste dal Legislatore allo scopo di rappresentare, seppure in via extracontabile, le implicazioni derivanti dalla differenza di contabilizzazione rispetto al metodo finanziario, nel quale l'impresa utilizzatrice rileverebbe il bene ricevuto in leasing tra le immobilizzazioni e calcolerebbe su tale bene le relative quote di ammortamento, mentre contestualmente rileverebbe il debito per la quota capitale dei canoni da pagare. In questo caso, nel conto economico si rileverebbero la quota interessi e la quota di ammortamento di competenza dell'esercizio.

	Importo
Ammontare complessivo dei beni in locazione finanziaria al termine dell'esercizio	278.564
Ammortamenti che sarebbero stati di competenza dell'esercizio	29.348
Valore attuale delle rate di canone non scadute al termine dell'esercizio	59.781
Oneri finanziari di competenza dell'esercizio sulla base del tasso d'interesse effettivo	5.609

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

MOVIMENTI DI PARTECIPAZIONI, ALTRI TITOLI E STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI ATTIVI IMMOBILIZZATI

Nella seguente tabella vengono esposte le movimentazioni delle immobilizzazioni in oggetto.
Si segnala che la variazione nella voce partecipazioni in imprese controllate è rappresentata dalla sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale di By Bus scarl.

	Partecipazioni in imprese controllate	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale partecipazioni
Valore di inizio esercizio				
Costo	202.753	1.268.778	240.328	1.711.859
Valore di bilancio	202.753	1.268.778	240.328	1.711.859
Variazioni nell'esercizio				
Incrementi per acquisizioni	236.110	-	-	236.110
Totale variazioni	236.110	-	-	236.110
Valore di fine esercizio				
Costo	438.863	1.268.778	240.328	1.947.969
Valore di bilancio	438.863	1.268.778	240.328	1.947.969

VARIAZIONI E SCADENZA DEI CREDITI IMMOBILIZZATI

Nella seguente tabella vengono esposte le movimentazioni delle immobilizzazioni in oggetto.

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
Crediti verso altri	21.435	332	21.767	21.767
Totale	**21.435**	**332**	**21.767**	**21.767**

La voce comprende depositi cauzionali versati a vario titolo. Non ha subito variazioni di rilievo nel corso dell'esercizio.

DETTAGLI SULLE PARTECIPAZIONI IMMOBILIZZATE IN IMPRESE CONTROLLATE

Nel seguente prospetto sono indicate le partecipazioni relative ad imprese controllate nonché le ulteriori indicazioni richieste dall'art 2427 del codice civile.
La società, pur in presenza di partecipazioni di controllo, non ha predisposto il Bilancio consolidato avvalendosi del caso di esclusione previsto dall'art.28 c.2 lett.a del D.L.09/04/91 n.127.
Si precisa che i dati delle partecipate sotto indicati fanno riferimento all'esercizio 2018:

Denominazione	Città, se in Italia, o Stato estero	Codice fiscale (per imprese italiane)	Capitale in euro	Patrimonio netto in euro	Quota posseduta in euro	Quota posseduta in %	Valore a bilancio o corrispondente credito
SIENA MOBILITA' SCARL	SIENA	01142800521	25.000	25.000	21.555	86,220	21.555
ETRURIA MOBILITA' SCARL	AREZZO	01828940518	25.000	25.000	13.141	52,560	13.141
BY BUS SCARL	SIENA	01122240524	544.113	708.555	424.496	59,910	404.167

DETTAGLI SULLE PARTECIPAZIONI IMMOBILIZZATE IN IMPRESE COLLEGATE

Nel seguente prospetto sono indicate le partecipazioni relative ad imprese collegate nonché le ulteriori indicazioni richieste dall'art 2427 del codice civile
Si precisa che i dati delle partecipate sotto indicati fanno riferimento all'esercizio 2017, ultimo bilancio disponibile.

Denominazione	Città, se in Italia, o Stato estero	Codice fiscale (per imprese italiane)	Capitale in euro	Utile (Perdita) ultimo esercizio in euro	Patrimonio netto in euro	Quota posseduta in euro	Quota posseduta in %	Valore a bilancio o corrispondente credito
RAMA	GROSSETO	00081900532	1.653.964	(329.093)	1.515.189	349.554	23,070	1.243.008
MOBIT SCARL	FIRENZE	06299200482	100.000	-	100.000	25.770	25,770	25.770

Per tenere conto delle perdite conseguite, negli esercizi precedenti, la partecipazione in Rama Spa, è stata svalutata mediante apposito fondo svalutazione partecipazioni del valore di € 857.000. Ad oggi, quindi, il valore di carico della partecipazione al netto del fondo risulta pari a € 1.243.008, valore considerato congruo rispetto al patrimonio netto rettificato con i valori di mercato degli immobili.
Giova inoltre ricordare che Rama Spa ha presentato richiesta di moratoria al sistema bancario con effetto retroattivo dal 1 Gennaio 2016 per la sospensione delle quote capitale e la revisione dei tassi di interesse. Ancorché non ufficialmente approvata sta comunque sortendo i suoi effetti, poiché i tassi, per l'esercizio 2018, sono stati già rivisti. Al momento in cui diventerà effettiva, la società rileverà una sopravvenienza attiva per le quote capitale maturate a partire dal 01/01/2016 e per i maggiori interessi pagati con conseguente beneficio sul Patrimonio Netto.

DETTAGLIO DEL VALORE DELLE PARTECIPAZIONI IMMOBILIZZATE IN ALTRE IMPRESE

Descrizione	Valore contabile
Ti Forma s.r.l.	4.828
La Ferroviaria Italiana S.p.A.	225.630
ONE scarl	9.870
Totale	**240.328**

ATTIVO CIRCOLANTE

Gli elementi dell'attivo circolante sono valutati secondo quanto previsto dai numeri da 8 a 11-bis dell'articolo 2426 del codice civile. I criteri utilizzati sono indicati nei paragrafi delle rispettive voci di bilancio.

Rimanenze

Le rimanenze di beni sono valutate al minore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore di realizzo desumibile dall'andamento del mercato.
Il costo di acquisto comprende gli eventuali oneri accessori di diretta imputazione.
Il costo di produzione non comprende i costi di indiretta imputazione in quanto questi ultimi non sono risultati imputabili secondo un metodo oggettivo.

Materie prime, sussidiarie e di consumo

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio
materie prime, sussidiarie e di consumo	1.867.504	40.704	1.908.208
Totale	*1.867.504*	*40.704*	*1.908.208*

Di seguito il dettaglio delle rimanenze di magazzino:

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increm.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
materie prime, sussidiarie e di consumo									
	Ricambi c/rimanenze	1.335.948	1.539	-	-	-	1.337.487	1.539	-
	Carburanti c/rimanenze	286.528	10.244	-	-	-	296.772	10.244	4
	Lubrif./Addit.c/rimanenze	94.369	48.269	-	-	-	142.638	48.269	51
	Pneumatici c/rimanenze	6.313	5.087	-	-	-	11.400	5.087	81
	Materiali vari c/rimanenze	10.672	2.551	-	-	-	13.223	2.551	24
	Vestiario c/rimanenze	21.295	-	-	-	1.063	20.232	1.063-	5-
	Titoli Viaggio c/rimanenze	8.748	403	-	-	-	9.151	403	5
	Stampati/cancel.pasto c/riman.	103.631	-	-	-	26.326	77.305	26.326-	25-
	Totale	**1.867.504**	**68.093**	**-**	**-**	**27.389**	**1.908.208**	**40.704**	

Crediti iscritti nell'attivo circolante

I crediti iscritti nell'attivo circolante sono stati rilevati in bilancio al presumibile valore di realizzo che si ritiene fornisca una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale ed economica societaria. Si tratta infatti di crediti con scadenza inferiore ai dodici mesi per i quali è stata verificata l'irrilevanza dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato.
L'adeguamento al presumibile valore di realizzo è stato effettuato tramite apposito fondo svalutazione crediti.

VARIAZIONI E SCADENZA DEI CREDITI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE

Nella seguente tabella vengono esposte le informazioni relative alle variazioni dei crediti iscritti nell'attivo circolante nonché, se significative, le informazioni relative alla scadenza degli stessi.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio
Crediti verso clienti	5.140.844	1.193.603	6.334.447	6.334.447
Crediti verso imprese controllate	9.345.365	(2.027.073)	7.318.292	7.318.292
Crediti verso imprese collegate	49.203	(49.203)	-	-
Crediti tributari	2.262.491	(964.473)	1.298.018	1.298.018
Imposte anticipate	1.978.880	(14.224)	1.964.656	-
Crediti verso altri	6.125.530	3.525.274	9.650.804	9.650.804
Totale	**24.902.313**	**1.663.904**	**26.566.217**	**24.601.561**

I crediti commerciali sono fortemente diminuiti per effetto delle nuove dinamiche finanziarie legate alla gestione del Contratto ponte da parte di One scarl. In particolare i giorni incasso del corrispettivo si sono notevolmente ridotti. L'effetto è apprezzabile nei crediti verso le imprese controllate, diminuiti di oltre 2 milioni di euro. Analoga diminuzione è avvenuta anche nei crediti verso clienti, dove però l'effetto è compensato dalla quota IVA da incassare da One scarl. Le fatture che fino al 2017 Tiemme emetteva direttamente agli Enti in regime di Split payment, con l'avvio del Contratto ponte, sono state emesse verso One scarl in regime di IVA ordinaria. I crediti verso clienti sono inoltre aumentati per maggiori penali e risarcimenti danni verso fornitori di bus. La voce crediti v/clienti è esposta al netto del Fondo svalutazione crediti del valore di euro 274.957.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

VARIAZIONI DELLE ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

Descrizione voce	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio
altri titoli	1.381.967	2.469.738	3.851.705
Totale	*1.381.967*	*2.469.738*	*3.851.705*

Si tratta di investimenti finanziari a breve termine, con finalità di appoggio della liquidità aziendale.
Si precisa che la Società non ha effettuato svalutazioni dei titoli del Circolante avvalendosi della deroga prevista al comma 1 dell'art. 20-*quater* del D.L. 119/2018 convertito con legge 17 dicembre 2018 n° 136.
Il valore dei titoli in base alle quotazioni di mercato al 31/12/2018 era pari a 3.765.329 di euro.
La perdita è stata considerata di carattere temporaneo e legata esclusivamente alla turbolenza registrata sui mercati finanziari, in particolare quello nazionale, nella seconda metà del 2018. A conferma di questo, una parte dei titoli che al 31/12 riportavano una perdita, alla data di redazione del presente Bilancio sono già stati liquidati riportando un utile.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide sono valutate al valor nominale.

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio
depositi bancari e postali	4.903.927	2.591.093	7.495.020
danaro e valori in cassa	15.560	(2.175)	13.385
Totale	*4.919.487*	*2.588.918*	*7.508.405*

L'aumento della liquidità è giustificato principalmente dall'erogazione da parte del sistema bancario di due finanziamenti a medio lungo termine, nel mese di febbraio e nel mese di Novembre 2018. Si segnala inoltre una contrazione dei tempi di pagamento da parte di One scarl che ha avuto ulteriori effetti positivi sulla liquidità aziendale.
Per il dettaglio sui flussi e le gestioni che hanno generato o assorbito liquidità si rimanda al rendiconto finanziario e ai relativi commenti alla fine di questa nota integrativa.

RATEI E RISCONTI ATTIVI

I ratei e risconti sono stati calcolati sulla base del principio della competenza, mediante la ripartizione dei ricavi e/o costi comuni a più esercizi.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Ratei attivi	2.411	7.934	10.345
Risconti attivi	360.544	(124.185)	236.359
Totale ratei e risconti attivi	**362.955**	**(116.251)**	**246.704**

Nel seguente prospetto è illustrata la composizione delle voci di cui in oggetto, in quanto risultanti iscritte in bilancio:

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
RATEI ATTIVI	Interessi attivi	4.516
	Altri ricavi	5.829
	Totale Ratei attivi	**10.345**

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
RISCONTI ATTIVI	Canoni assistenza	70.484
	Canoni noleggio	50.972
	Tasse di proprietà	32.029
	Polizze	20.930
	Utenze	19.634
	Maxicanone leasing	14.838
	Imposte di registro	9.919
	Canoni di locazione	2.052
	Abbonamenti pubblicazioni	1.447
	Altri costi	14.054
	Totale	**236.359**

ONERI FINANZIARI CAPITALIZZATI

Nell'esercizio non sono stati imputati oneri finanziari a voci dell'Attivo di Stato Patrimoniale.

PASSIVO E PATRIMONIO NETTO

Le poste del patrimonio netto e del passivo dello stato patrimoniale sono state iscritte in conformità ai principi contabili nazionali; nelle sezioni relative alle singole poste sono indicati i criteri applicati nello specifico.

PATRIMONIO NETTO

Le voci sono esposte in bilancio al loro valore contabile secondo le indicazioni contenute nel principio contabile OIC 28.

VARIAZIONI NELLE VOCI DI PATRIMONIO NETTO

Con riferimento all'esercizio in chiusura nelle tabelle seguenti vengono esposte le variazioni delle singole voci del patrimonio netto, nonché il dettaglio delle altre riserve, se presenti in bilancio.

	Valore di inizio esercizio	Altre variazioni - Incrementi	Altre variazioni - Decrementi	Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
Capitale	18.000.000	-	-	-	18.000.000
Riserva legale	86.437	20.854	-	-	107.291
Riserva straordinaria	1.129.221	396.220	-	-	1.525.441
Riserva avanzo di fusione	4.733.319	-	-	-	4.733.319
Varie altre riserve	1	(1)	-	-	-
Totale altre riserve	5.862.541	396.219	-	-	6.258.760
Utile (perdita) dell'esercizio	417.073	-	417.073	587.345	587.345
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(320.001)	-	-	-	(320.001)
Totale	**24.046.050**	**417.073**	**417.073**	**587.345**	**24.633.395**

Tutte le azioni sottoscritte sono state interamente versate.

Disponibilità e utilizzo del patrimonio netto

Nei seguenti prospetti sono analiticamente indicate le voci di patrimonio netto, con specificazione della loro origine, possibilità di utilizzazione e distribuibilità, nonché della loro avvenuta utilizzazione nei precedenti tre esercizi.

Descrizione	Importo	Origine/Natura	Possibilità di utilizzazione
Capitale	18.000.000	Capitale	
Riserva legale	107.291	Capitale	B
Riserva straordinaria	1.525.441	Capitale	A;B;C
Riserva avanzo di fusione	4.733.319	Capitale	A;B
Varie altre riserve	-	Capitale	B;C
Totale altre riserve	6.258.760	Capitale	
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(320.001)	Capitale	
Totale	**24.046.050**		
Quota non distribuibile			
Residua quota distribuibile			
Legenda: A: per aumento di capitale; B: per copertura perdite; C: per distribuzione ai soci; D: per altri vincoli statutari; E: altro			

FONDI PER RISCHI E ONERI

I fondi per rischi e oneri sono stati stanziati a copertura delle passività la cui esistenza è ritenuta certa o probabile, per le quali alla chiusura dell'esercizio non sono determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza.
La costituzione dei fondi è stata effettuata in base ai principi di prudenza e di competenza, osservando le prescrizioni del principio contabile OIC 31. Gli accantonamenti correlati sono rilevati nel conto economico dell'esercizio di competenza, in base al criterio di classificazione "per natura" dei costi.

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio - Accantonamento	Variazioni nell'esercizio - Utilizzo	Variazioni nell'esercizio - Totale	Valore di fine esercizio
Altri fondi	2.082.206	1.614.079	1.045.495	568.584	2.650.790
Totale	**2.082.206**	**1.614.079**	**1.045.495**	**568.584**	**2.650.790**

ALTRI FONDI

Nel seguente prospetto è illustrata la composizione della voce di cui in oggetto, in quanto risultante iscritta in bilancio, ai sensi dell'art. 2427 c.1 del codice civile.

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increm.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
altri									
	F.do incentivo esodo personale	73.920	30.000	-	-	48.663	55.257	18.663-	25-
	F.do oneri rinnovo CCNL	-	293.380	-	-	-	293.380	293.380	-

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increm.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
	F.do oneri vertenze legali in corso	1.328.510	300.000	-	-	473.867	1.154.643	173.867-	13-
	F.do oneri rinnovo parco mezzi	51.422	170.000	-	-	51.422	170.000	118.578	231
	F.do manutenzioni cicliche	300.209	299.000	-	-	299.759	299.450	759-	-
	F.do progetti mobilità	228.145	-	-	-	171.784	56.361	171.784-	75-
	Altri fondi per rischi e oneri differiti	100.000	521.699	-	-	-	621.699	521.699	522
	Totale	**2.082.206**	**1.614.079**	**-**	**-**	**1.045.495**	**2.650.790**	**568.584**	

I decrementi sono tutti legati ad utilizzi dei fondi, eccetto una quota parte del Fondo Progetti Mobilità che è stata parzialmente liberata.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Il TFR è stato calcolato conformemente a quanto previsto dall'art. 2120 del codice civile, tenuto conto delle disposizioni legislative e delle specificità dei contratti e delle categorie professionali, e comprende le quote annue maturate e le rivalutazioni effettuate sulla base dei coefficienti ISTAT.
L'ammontare del fondo è rilevato al netto degli acconti erogati e delle quote utilizzate per le cessazioni del rapporto di lavoro intervenute nel corso dell'esercizio e rappresenta il debito certo nei confronti dei lavoratori dipendenti alla data di chiusura del bilancio.

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio - Accantonamento	Variazioni nell'esercizio - Utilizzo	Variazioni nell'esercizio - Altre variazioni	Variazioni nell'esercizio - Totale	Valore di fine esercizio
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	10.875.967	193.160	1.161.194	27.550	(940.484)	9.935.483
Totale	**10.875.967**	**193.160**	**1.161.194**	**27.550**	**(940.484)**	**9.935.483**

La variazione in diminuzione è dovuta alla movimentazione in uscita del personale dipendente e per acconti concessi ai dipendenti nel corso dell'anno 2018.
La variazione in aumento corrisponde alla rivalutazione; le altre variazioni sono essenzialmente riconducibili ad una causa legale.

DEBITI

I debiti sono stati rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, come definito dall'art.2426 c.2 c.c., tenendo conto del fattore temporale, conformemente a quanto previsto dall'art. 2426, comma 1, n. 8 del codice civile. Per i debiti per i quali sia stata verificata

l'irrilevanza dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato e/o dell'attualizzazione, ai fini dell'esigenza di dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale ed economica societaria, è stata mantenuta l'iscrizione secondo il valore nominale. Tale evenienza si è verificata ad esempio in presenza di debiti con scadenza inferiore ai dodici mesi o, in riferimento al criterio del costo ammortizzato, nel caso in cui i costi di transazione, le commissioni e ogni altra differenza tra valore iniziale e valore a scadenza sono di scarso rilievo o, ancora, nel caso di attualizzazione, in presenza di un tasso di interesse desumibile dalle condizioni contrattuali non significativamente diverso dal tasso di interesse di mercato.
Peraltro si specifica che, in base alle disposizioni dell'articolo 12 comma 2 del d. lgs. 139/2015, la società non ha applicato il criterio del costo ammortizzato ai debiti iscritti nel bilancio dell'esercizio chiuso prima del 1° gennaio 2016.

VARIAZIONI E SCADENZA DEI DEBITI

Nella seguente tabella vengono esposte le informazioni relative alle variazioni dei debiti e le eventuali informazioni relative alla scadenza degli stessi.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
Debiti verso banche	11.032.686	4.271.268	15.303.954	2.660.380	12.643.574
Acconti	3.656	7.405	11.061	11.061	-
Debiti verso fornitori	12.583.552	(993.273)	11.590.279	11.590.279	-
Debiti verso imprese controllate	1.036.956	759.077	1.796.033	1.796.033	-
Debiti verso imprese collegate	260.324	(201.290)	59.034	59.034	-
Debiti tributari	1.025.918	131.006	1.156.924	1.156.924	-
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	2.489.242	51.619	2.540.861	2.540.861	-
Altri debiti	3.868.904	705.432	4.574.336	4.574.336	-
Totale	**32.301.238**	**4.731.244**	**37.032.482**	**24.388.908**	**12.643.574**

Debiti verso banche

Nella seguente tabella viene presentata la suddivisione della voce "Debiti verso banche".

Descrizione	Importo erogato	Erog.	Scadenza	Residuo 31/12 2017	Residuo 31/12 2018	Quota entro 12 mm	Quota oltre 12 mm	Quota 12-60 mm	Quota oltre 60 mm
Unicredit	5.648.135	22/042015	31/01/2025	4.643.004	4.049.461	607.917	3.441.544	2.582.504	859.040
Monte dei Paschi di Siena	6.500.000	20/04/2015	30/06/2027	5.312.598	4.814.909	511.207	4.303.703	2.187.509	2.116.194
Banco Popolare	1.375.000	10/04/2015	31/10/2025	1.077.083	939.583	137.500	802.084	550.000	252.084
Monte dei Paschi di Siena	4.000.000	14/02/2018	**14/02/2023**		4.000.000	1.200.000	2.800.000	2.800.000	
Iccrea	1.500.000	22/11/2018	22/11/2025		1.500.000	203.756	1.296.243	849.706	446.537

Totale	**19.023.135**	**11.032.685**	**15.303.953**	**2.660.380**	**12.643.574**	**8.969.719**	**3.673.855**

Altri debiti

Nella seguente tabella viene presentata la suddivisione della voce "Altri debiti".

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
ALTRI DEBITI		
	Debiti verso il personale	3.807.345
	Polizze Assicurative in scadenza	62.309
	Altri debiti minori	704.682
	Totale	**4.574.336**

La voce Altri debiti minori comprende la somma di € 538.678 per contributi AVM da retrocedere a Busitalia.

Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 2427, c. 1 n. 6 del codice civile, si attesta che non esistono debiti sociali assistiti da garanzie reali.

Finanziamenti effettuati da soci della società

La società non ha ricevuto alcun finanziamento da parte dei soci.

RATEI E RISCONTI PASSIVI

I ratei e risconti sono stati calcolati sulla base del principio della competenza, mediante la ripartizione dei costi e/o ricavi comuni a più esercizi.
Nell' iscrizione così come nel riesame di risconti passivi di durata pluriennale è stata verificata l'esistenza ovvero la permanenza della condizione temporale. Laddove tale condizione risulta cambiata sono state apportate le opportune variazioni che di seguito si evidenziano.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Ratei passivi	30.275	4.019	34.294
Risconti passivi	16.806.828	2.427.448	19.234.276
Totale ratei e risconti passivi	**16.837.103**	**2.431.467**	**19.268.570**

Nel seguente prospetto è illustrata la composizione delle voci di cui in oggetto, in quanto risultanti iscritte in bilancio.

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
RATEI E RISCONTI	Ratei passivi	34.294
	Risconti passivi	2.873.902
	Risconti passivi contrib.c/impianti	16.268.536
	Risconti passivi progetti finanziati	91.838
	Totale	**19.268.570**

Nel seguente prospetto è illustrata la composizione delle voci di cui in oggetto, in quanto risultanti iscritte in bilancio:

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
RATEI PASSIVI	Interessi passivi su mutui	16.826
	Utenze	89
	Canoni diversi	5.383
	Altri costi	11.996
	Totale ratei passivi	**34.294**

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
RISCONTI PASSIVI	Abbonamenti plurimensili	2.835.805
	Servizi a convenzione	33.870
	Altri ricavi	3.727
	Pubblicità	500
	Totale risconti passivi	**2.873.902**

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
RISCONTI PASSIVI CONTRIBUTI C/IMPIANTI	Autobus	15.131.656
	AVM	866.134
	AR Smart	147.573
	Paline	60.315
	Impianto a metano	50.617
	Pannelli AESYS	11.609
	Impianto Fotovoltaico	632
	Totale risconti passivi contributi c/impianti	**16.268.536**

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
RISCONTI PASSIVI PROGETTI FINANZIATI	Motivate	91.838
	Totale risconti progetti finanziati	**91.838**

Si evidenzia che l'importo di euro 16.268.536 relativo al risconto passivo contributi c/impianti, riguarda la quota oltre l'esercizio successivo.

CONTO ECONOMICO

VALORE DELLA PRODUZIONE

I ricavi sono iscritti in bilancio per competenza, al netto dei resi, abbuoni, sconti e premi, nonché' delle imposte direttamente connesse agli stessi.
Per quanto concerne la cessione di beni, i relativi ricavi sono iscritti quando si è verificato il passaggio sostanziale e non formale del titolo di proprietà assumendo quale parametro di riferimento, per il passaggio sostanziale, il trasferimento dei rischi e benefici.
I ricavi derivanti dalle prestazioni di servizi sono iscritti quando il servizio è reso, ovvero quando la prestazione è stata effettuata; nel particolare caso delle prestazioni di servizi continuative i relativi ricavi sono iscritti per la quota maturata.
I contributi in conto esercizio, rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto alla percezione, sono indicati nell'apposita voce A5 in quanto integrativi dei ricavi della gestione caratteristica e/o a riduzione dei costi ed oneri della gestione caratteristica.

SUDDIVISIONE DEI RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI PER CATEGORIA DI ATTIVITÀ

Nella seguente tabella è illustrata la ripartizione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni secondo le categorie di attività.

Categoria di attività	Valore esercizio corrente
Introiti TPL titoli di viaggio e sanzioni	23.650.352
Introiti TPL contratto Ponte	52.484.103
Noleggi turistici	2.016.084
Servizi scolastici e a convenzione	4.847.856
Servizi sostitutivi treno	313.273
Prestazioni di servizio vs controllate, collegate e altre società	1.669.807
Altro	296.111
Totale	**85.277.586**

Di seguito si riporta il dettaglio per Bacino di utenza dei Contratti di servizio:

Bacino	2018	2017	Var.
Bacino Siena	22.209.051	21.962.721	246.330
Bacino Grosseto	14.490.450	13.919.980	570.470
Bacino Arezzo	9.315.438	9.173.855	141.583
Bacino Val di Cornia	5.028.218	4.937.854	90.364
Certaldo	398.723		398.723
San Gimignano	291.160		291.160
Riequilibrio CP	751.064		751.064
Totale	**52.484.104**	**49.994.410**	**2.489.694**

Nella seguente tabella è illustrata la composizione della voce "**Altri ricavi e proventi**":

Altri ricavi e proventi	2018	2017	Var.
Contributi c/esercizio - CCNL	5.514.647	5.525.584	-10.937
Contributi c/impianti	2.283.928	2.083.318	200.610
Accise gasolio	1.586.446	1.516.871	69.575
Indennità malattia	584.138	596.852	-12.714
Sopravvenienze attive da eventi es.prec.	477.011	491.120	-14.109
Risarcimento danni e penali attive	493.177	399.838	93.339
Altri ricavi	289.861	359.209	-69.348
Pubblicità	329.591	324.685	4.906
Locazioni	150.430	179.020	-28.590
Finanziamento progetti	101.667	164.933	-63.266
Contributi c/esercizio - per progetti formazione	66.400	163.206	-96.806
Distacco	35.000	51.463	-16.463
Plusvalenze da alienazione cespiti	1.040	20.793	-19.753
Totale	**11.913.336**	**11.876.892**	**36.444**

COSTI DELLA PRODUZIONE

I costi ed oneri sono imputati per competenza e secondo natura, al netto dei resi, abbuoni, sconti e premi, nel rispetto del principio di correlazione con i ricavi, ed iscritti nelle rispettive voci secondo quanto previsto dal principio contabile OIC 12. Per quanto riguarda gli acquisti di beni, i relativi costi sono iscritti quando si è verificato il passaggio sostanziale e non formale del titolo di proprietà assumendo quale parametro di riferimento, per il passaggio sostanziale, il trasferimento dei rischi e benefici. Nel caso di acquisto di servizi, i relativi costi sono iscritti quando il servizio è stato ricevuto, ovvero quando la prestazione si è conclusa, mentre, in presenza di prestazioni di servizi continuative, i relativi costi sono iscritti per la quota maturata.
Di seguito le principali variazioni intervenute nella voce **B6) Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci**:

Costi per materie prime	2018	2017	Var.
Carburanti e Lubrificanti	12.529.125	11.550.926	978.199
Ricambi	2.049.875	2.153.691	-103.816
Buoni pasto	550.435	508.176	42.259
Stampati e cancelleria	145.207	217.412	-72.205
Vestiario	131.855	127.735	4.120
Segnaletica/Paline	70.161	41.506	28.655
Materiale per manutenzione impianti e fabbricati	63.097	73.238	-10.141
Materiale Officina	41.518	47.243	-5.725
Materiale vario	39.747	37.025	2.722
Materiale Pulizia	16.477	15.737	740
Sopravvenienze passive acquisti es.prec.ti	15.146	20.506	-5.360
Totale	**15.652.644**	**14.793.195**	**859.449**

Di seguito le principali variazioni intervenute nella voce **B7) per servizi:**

Costi per servizi	2018	2017	Var.
Subconcessioni	5.276.979	4.811.876	465.102
Manutenzioni	4.642.465	4.246.223	396.242
Assicurazioni	2.208.687	3.330.792	-1.122.104
Servizi Commerciali	1.584.240	1.542.229	42.010
Pulizie	1.235.902	1.207.123	28.779
Costi gestione scarl	1.081.810	1.044.597	37.214
Utenze	1.068.430	1.019.552	48.878
Gestione verifiche da terzi	637.738	439.022	198.717
Altri Servizi	615.965	419.970	195.995
Consulenze	505.516	606.709	-101.192
Servizi al personale	472.682	619.244	-146.562
Sopravvenienze passive servizi es.prec.	221.494	150.336	71.158
Compensi Organi Sociali	179.086	186.479	-7.394
Pubblicità	142.321	114.627	27.694
Totale	**19.873.315**	**19.738.779**	**134.536**

Di seguito le principali variazioni intervenute nella voce **B8) Costi per godimento di beni di terzi:**

Costi per godimento beni di terzi	2018	2017	Var.
Affitti	2.201.711	2.505.286	-303.575
Canoni diversi	349.990	321.768	28.222
Noleggio automezzi	133.527	105.408	28.119
Canoni Leasing	81.785	81.785	0
Noleggio attrezzature	45.003	39.724	5.279
Sopravvenienze passive	0	1.860	-1.860
Totale	**2.812.016**	**3.055.831**	**-243.815**

Di seguito le principali variazioni intervenute nella voce **B9) Costi per il personale**:

Costi per il personale	2018	2017	Var.
Salari e stipendi	33.686.000	33.343.837	342.163
Oneri sociali	10.300.627	10.138.072	162.555
Trattamento Fine Rapporto	2.467.793	2.469.425	-1.632
Altri costi	378.223	344.857	33.366
Totale	**46.832.643**	**46.296.191**	**536.452**

Di seguito le principali variazioni intervenute nella voce **B10) Ammortamenti e svalutazioni**:

Ammortamenti immobilizzazioni immateriali	2018	2017	Var.
Diritti di brevetto	616.198	529.241	86.957
Costi di sviluppo	3.600	5.792	-2.192
Altre immobilizzazioni immateriali	185.888	213.611	-27.723
Totale	**805.686**	**748.644**	**57.042**

Ammortamenti immobilizzazioni materiali	2018	2017	Var.
Impianti e macchinari	7.236.795	6.723.355	513.440
Attrezzature ind.li e comm.li	47.236	45.284	1.952
Terreni e fabbricati	13.139	12.120	1.019
Altre immobilizzazioni materiali	140.605	126.909	13.696
Totale	**7.437.774**	**6.907.668**	**530.106**

Svalutazioni	2018	2017	Var.
Accantonamento svalutaz.crediti v/clienti	0	17.000	-17.000
Totale	**0**	**17.000**	**-17.000**

Di seguito le principali variazioni intervenute nella voce **B12) Accantonamenti per rischi**:

Accantonamenti per rischi	2018	2017	Var.
Accantonamento altri fondi rischi	0	45.000	-45.000
Totale	**0**	**45.000**	**-45.000**

Di seguito le principali variazioni intervenute nella voce **B13) Altri accantonamenti:**

Altri Accantonamenti	2018	2017	Var.
Acc.to altri fondi e spese	521.699		521.699
Acc.to oneri vertenze legali in corso	300.000	600.000	-300.000
Acc.to fondo manutenzioni cicliche	299.000	300.000	-1.000
Acc.to oneri rinnovo CCNL	293.380		293.380
Acc.to fondo rinnovo parco mezzi	170.000	50.000	120.000
Acc.to incentivo esodo personale	30.000		30.000
Totale	**1.614.079**	**950.000**	**664.079**

Di seguito le principali variazioni intervenute nella voce **B14) Oneri diversi di gestione:**

Oneri diversi di gestione	2018	2017	Var.
Bolli bus	358.169	348.606	9.563
Imposte varie	162.270	166.791	-4.521
Pedaggi autostradali e ingressi città	160.943	133.854	27.089
Contributi associativi	143.061	167.866	-24.805

Sopravvenienze passive oneri di gestione es.prec.	32.959	40.297	-7.338
Erogazioni liberali	29.442	32.221	-2.779
Sanzioni e penalità	23.801	22.322	1.479
Spese varie automezzi strum.li e non	20.908	19.360	1.548
Abbonamenti	14.115	18.172	-4.057
Minusvalenze	3.037	6.741	-3.704
Altri oneri	293.561	347	293.214
Totale	**1.242.265**	**956.577**	**285.688**

PROVENTI E ONERI FINANZIARI

I proventi e gli oneri finanziari sono iscritti per competenza in relazione alla quota maturata nell'esercizio.

Composizione dei proventi da partecipazione

Non sussistono proventi da partecipazioni di cui all'art. 2425, n. 15 del codice civile.

Ripartizione degli interessi e altri oneri finanziari per tipologia di debiti

Nel seguente prospetto si dà evidenza degli interessi e degli altri oneri finanziari di cui all'art. 2425, n. 17 del codice civile, con specifica suddivisione tra quelli relativi a prestiti obbligazionari, ai debiti verso banche ed a altre fattispecie.

	Debiti verso banche	Altri	Totale
Interessi ed altri oneri finanziari	251.706	259	251.965

IMPORTO E NATURA DEI SINGOLI ELEMENTI DI RICAVO/COSTO DI ENTITÀ O INCIDENZA ECCEZIONALI

Nel seguente prospetto sono indicati l'importo e la natura dei singoli elementi di ricavo di entità o incidenza eccezionali.

Voce di ricavo	Importo	Natura
Sopravvenienze attive da eventi straordinari/es.prec.	220.000	Risarcimento danni per n. 2 autobus IVECO distrutti da incendio
Sopravvenienze attive da eventi straordinari/es.prec.	55.380	Svincolo accantonamenti Fondi per rischi ed oneri
Sopravvenienze attive da eventi straordinari/es.prec.	52.599	Minor premio risultato anno 2017
Minusv.cespiti da eventi straordinari	182.351	Valore contabile n. 2 autobus IVECO distrutti da incendio

IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO, CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE

La società ha provveduto allo stanziamento delle imposte dell'esercizio sulla base dell'applicazione delle norme tributarie vigenti. Le imposte correnti si riferiscono alle imposte di competenza dell'esercizio così come risultanti dalle dichiarazioni fiscali; le imposte relative ad esercizi precedenti includono le imposte dirette di esercizi precedenti, comprensive di interessi e sanzioni e sono inoltre riferite alla differenza positiva (o negativa) tra l'ammontare dovuto a seguito della definizione di un contenzioso o di un accertamento rispetto al valore del fondo accantonato in esercizi precedenti. Le imposte differite e le imposte anticipate, infine, riguardano componenti di reddito positivi o negativi rispettivamente soggetti ad imposizione o a deduzione in esercizi diversi rispetto a quelli di contabilizzazione civilistica.

IMPOSTE RELATIVE AD ESERCIZI PRECEDENTI

Non sussistono imposte relative ad esercizi precedenti.

IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE

La presente voce ricomprende l'impatto della fiscalità differita sul presente bilancio. La stessa è da ricondursi alle differenze temporanee tra i valori attribuiti ad un'attività o passività secondo criteri civilistici ed i corrispondenti valori riconosciuti a tali elementi ai fini fiscali.

RILEVAZIONE DELLE IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE ED EFFETTI CONSEGUENTI

	IRES	IRAP
A) Differenze temporanee		
Totale differenze temporanee deducibili	7.751.571	2.163.465
Differenze temporanee nette	(7.751.571)	(2.163.465)
B) Effetti fiscali		
Fondo imposte differite (anticipate) a inizio esercizio	(1.874.601)	(104.279)
Imposte differite (anticipate) dell'esercizio	14.224	-
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio	(1.860.377)	(104.279)

DETTAGLIO DIFFERENZE TEMPORANEE DEDUCIBILI

Descrizione	Importo al termine dell'esercizio precedente	Variazione verificatasi nell'esercizio	Importo al termine dell'esercizio	Aliquota IRES	Effetto fiscale IRES	Aliquota IRAP	Effetto fiscale IRAP
Fondo rinnovo CCNL	-	293.380	293.380	24,00	70.411	4,82	-
Fondo svalutazione	140.601	-	140.601	24,00	33.744	4,82	-

Descrizione	Importo al termine dell'esercizio precedente	Variazione verificatasi nell'esercizio	Importo al termine dell'esercizio	Aliquota IRES	Effetto fiscale IRES	Aliquota IRAP	Effetto fiscale IRAP
crediti							
Fondo rinnovo parco mezzi	51.442	118.558	170.000	24,00	40.800	4,82	8.194
Perdita fiscale	4.391.125	-	4.391.125	24,00	1.053.870	4,82	-
Perdita fiscale esclusa in via prudenziale	1.211.618	308.427	1.520.045	24,00	364.811	4,82	-
Avviamento	1.083.660	(114.178)	969.482	24,00	232.676	4,82	46.729
Incentivo all'esodo	73.920	(18.663)	55.257	24,00	13.262	4,82	-
Oneri per automezzi	300.209	(759)	299.450	24,00	71.868	4,82	14.433
Progetti mobilità	228.145	(171.784)	56.361	24,00	13.526	4,82	2.717
Fondo Altri rischi	100.000	521.699	621.699	24,00	149.208	4,82	29.966
ACE	113.230	(34.970)	78.260	24,00	18.782	4,82	-
Fondo vertenze legali	1.328.510	(173.867)	1.154.643	24,00	277.114	4,82	-
Fondo vertenze legali	400.000	300.000	700.000	24,00	-	4,82	33.740
Differenze temporanee escluse in via prudenziale	-	478.687	478.687	24,00	114.885	4,82	31.500

INFORMATIVA SULLE PERDITE FISCALI

	Ammontare (es. corrente)	Aliquota fiscale (es. corrente)	Imposte anticipate rilevate (es. corrente)	Ammontare (es. precedente)	Aliquota fiscale (es. precedente)	Imposte anticipate rilevate (es. precedente)
Perdite fiscali						
dell'esercizio	-			511.558		
di esercizi precedenti	4.391.125			3.879.567		
Totale perdite fiscali	*4.391.125*			*4.391.125*		
Perdite fiscali a nuovo recuperabili con ragionevole certezza	4.391.125	-	1.053.870	4.391.125	-	1.053.870

Anche in questo esercizio, come nel precedente, si è deciso di non rilevare le imposte anticipate. L'importo complessivamente non rilevato è salito quindi a 511.196 euro.

RENDICONTO FINANZIARIO

La società ha predisposto il rendiconto finanziario che rappresenta il documento di sintesi che raccorda le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio nel patrimonio aziendale con le variazioni nella situazione finanziaria; esso pone in evidenza i valori relativi alle risorse finanziarie di cui l'impresa ha avuto necessità nel corso dell'esercizio nonché i relativi impieghi.
In merito al metodo utilizzato si specifica che la stessa ha adottato, secondo la previsione dell'OIC 10, il metodo indiretto in base al quale il flusso di liquidità è ricostruito rettificando il risultato di esercizio delle componenti non monetarie.
Dal prospetto emerge che il flusso primario generato dal Conto Economico prima della variazioni del circolante è passato da 7.415.771 euro a 8.755.525 euro con un aumento di 1.339.754 euro. Si tratta di un risultato particolarmente significativo poiché rappresenta il flusso di cassa generato per competenza dall'esercizio.
Tra le variazioni del circolante si segnala il flusso positivo derivante dai minori tempi di incasso del corrispettivo per effetto del Contratto ponte e della gestione One scarl, di conseguenza è stato possibile ridurre i tempi di pagamento dei fornitori.
Sia i risconti che le variazioni delle altre voci del Circolante risentono delle rettifiche compensative rivolte esclusivamente a neutralizzare i contributi appostati nel Conto Economico, poiché non ancora riscossi.
I flussi legati agli investimenti sono stati pari a 9.761.991 euro, i dettagli sono stati illustrati nei paragrafi dedicati nella Nota Integrativa e nella Relazione sulla gestione.
Nel corso dell'esercizio sono stati tirati finanziamenti per complessivi 5.500.000 euro e sono stati rimborsate rate per 1.228.732.

ALTRE INFORMAZIONI

Di seguito vengono riportate le altre informazioni richieste dal codice civile.

DATI SULL'OCCUPAZIONE

Nel seguente prospetto è indicato il numero medio dei dipendenti, ripartito per categoria e calcolato considerando la media giornaliera.

	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Altri dipendenti	Totale dipendenti
Numero medio	6	9	87	886	59	1.047

Al 31/12/2017 il numero medio dei dipendenti era pari a 1057 unità.
Al 31/12/2018 il numero medio dei dipendenti è pari a 1047 unità.
Il personale effettivamente in forza al 31/12/2018 è di 1043 unità di cui 75 a tempo determinato.

COMPENSI, ANTICIPAZIONI E CREDITI CONCESSI AD AMMINISTRATORI E SINDACI E IMPEGNI ASSUNTI PER LORO CONTO

Nel seguente prospetto sono esposte le informazioni richieste dall'art. 2427 n. 16 c.c., precisando che non esistono anticipazioni e crediti e non sono stati assunti impegni per conto dell'organo amministrativo per effetto di garanzie di qualsiasi tipo prestate.

	Amministratori	Sindaci
Compensi	127.465	32.929

COMPENSI AL REVISORE LEGALE O SOCIETÀ DI REVISIONE

Nella seguente tabella sono indicati, suddivisi per tipologia di servizi prestati, i compensi spettanti alla società di revisione.

	Revisione legale dei conti annuali	Totale corrispettivi spettanti al revisore legale o alla società di revisione
Valore	13.200	13.200

CATEGORIE DI AZIONI EMESSE DALLA SOCIETÀ

Nel seguente prospetto è indicato il numero e il valore nominale delle azioni della società, nonché le eventuali movimentazioni verificatesi durante l'esercizio.

	Consistenza iniziale, numero	Consistenza iniziale, valor nominale	Consistenza finale, numero
Azioni ordinarie	18.000.000	18.000.000	18.000.000

TITOLI EMESSI DALLA SOCIETÀ

La società non ha emesso alcun titolo o valore simile rientrante nella previsione di cui all'art. 2427 n. 18 codice civile.

DETTAGLI SUGLI ALTRI STRUMENTI FINANZIARI EMESSI DALLA SOCIETÀ

La società non ha emesso altri strumenti finanziari ai sensi dell'articolo 2346, comma 6, del codice civile.

IMPEGNI, GARANZIE E PASSIVITÀ POTENZIALI NON RISULTANTI DALLO STATO PATRIMONIALE

Nella seguente tabella si riportano le informazioni previste dall'art. 2427 n. 9 del codice civile.

	Importo
Impegni	35.797

Gli impegni si riferiscono ai tre leasing residui per autobus al 31/12/2018, che si concluderanno nel corso dell'anno 2019.

INFORMAZIONI SUI PATRIMONI E I FINANZIAMENTI DESTINATI AD UNO SPECIFICO AFFARE

PATRIMONI DESTINATI AD UNO SPECIFICO AFFARE

Si attesta che alla data di chiusura del bilancio non sussistono patrimoni destinati ad uno specifico affare di cui al n. 20 dell'art. 2427 del codice civile.

FINANZIAMENTI DESTINATI AD UNO SPECIFICO AFFARE

Si attesta che alla data di chiusura del bilancio non sussistono finanziamenti destinati ad uno specifico affare di cui al n. 21 dell'art. 2427 del codice civile.

INFORMAZIONI SULLE OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Nel corso dell'esercizio sono state poste in essere operazioni con parti correlate; si tratta di operazioni concluse a condizioni di mercato, pertanto, in base alla normativa vigente, non viene fornita alcuna informazione aggiuntiva.

INFORMAZIONI SUGLI ACCORDI NON RISULTANTI DALLO STATO PATRIMONIALE

Nel corso dell'esercizio non è stato posto in essere alcun accordo non risultante dallo stato patrimoniale.

INFORMAZIONI SUI FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Con riferimento al punto 22-quater dell'art. 2427 del codice civile, per quanto riguarda la segnalazione dei principali fatti di rilievo intervenuti successivamente alla chiusura dell'esercizio che hanno inciso in maniera rilevante sull'andamento patrimoniale, finanziario ed economico, si specifica che l'azienda ha continuato la politica degli investimenti in automezzi e tecnologie. Nel mese di Maggio 2019 è stato tirato l'importo residuo pari ad un milione di euro del finanziamento stipulato a fine 2018 a tasso fisso.
Per quanto riguarda i fatti di rilievo avvenuti nel 2019, relativi al contenzioso per l'assegnazione della gara regionale, si rimanda all'apposito paragrafo della Relazione sulla gestione.

IMPRESE CHE REDIGONO IL BILANCIO DELL'INSIEME PIÙ GRANDE/PIÙ PICCOLO DI IMPRESE DI CUI SI FA PARTE IN QUANTO IMPRESA CONTROLLATA

Non esistono le fattispecie di cui all'art. 2427, numeri 22-quinquies e sexies del codice civile.

INFORMAZIONI RELATIVE AGLI STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI EX ART. 2427-BIS DEL CODICE CIVILE

Si attesta che non è stato sottoscritto alcun strumento finanziario derivato.

PROSPETTO RIEPILOGATIVO DEL BILANCIO DELLA SOCIETÀ CHE ESERCITA L'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

Ai sensi dell'art. 2497-bis c. 4 del codice civile, si attesta che la società non è soggetta all'altrui attività di direzione e coordinamento.

INFORMAZIONI EX ART. 1, COMMA 125, DELLA LEGGE 4 AGOSTO 2017 N. 124

Soggetto Erogante	Contributo ricevuto	Causale
Regione Toscana	4.379.265	Contributo CCNL
GSE	24.032	Contributi Conto Energia pagati nel 2018
INPS	567.824	Oneri malattia addetti TPL legge 23/12/05 n.266
ANPAS	118	Rimborso protezione civile
CEE	198.592	Motivate + Ramud + Ciptech
Comune Chiusi della Verna	1.000	Valore annuo Comodato gratuito
Croce Rossa Italiana	772	Rimborso CRI
Comune di Castell'Azzara	4.800	Valore annuo Comodato gratuito
Regione Toscana	151.800	Contributo Arezzo Smart + Tirocini
	5.328.203	

**Valori indicativi stimati sulla base di contratti di locazione attualmente in essere per situazioni simili*

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEGLI UTILI O DI COPERTURA DELLE PERDITE

Signori Soci,
alla luce di quanto sopra esposto, l'organo amministrativo Vi propone di destinare come segue l'utile d'esercizio:

- euro 29.367 alla riserva legale;
- euro 557.978 alla riserva straordinaria.

PARTE FINALE

Signori Soci,
Vi confermiamo che il presente bilancio, composto da stato patrimoniale, conto economico, rendiconto finanziario e nota integrativa rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria della società, nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle scritture contabili. Vi invitiamo pertanto ad approvare il progetto di bilancio al 31/12/2018 unitamente con la proposta di destinazione del risultato d'esercizio, così come predisposto dall'organo amministrativo.
Il Bilancio è vero e reale e corrisponde alle scritture contabili

Arezzo, 28/05/2019

Per il Consiglio di Amministrazione

Massimiliano Dindalini, Presidente

Ria Grant Thornton S.p.A.
Via Maragliano, 6
50144 Firenze
T +39 055 480112
F +39 055 489707

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

Agli Azionisti di
Tiemme S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società Tiemme S.p.A. (la Società), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2018, dal conto economico, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2018, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

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

Richiamo d'informativa

Pur non esprimendo un giudizio con rilievi, si segnala quanto riportato nella nota integrativa e nella relazione sulla gestione al bilancio d'esercizio in merito a quanto segue.
La Società espone i rischi e le incertezze alle quali è esposta con riferimento al contenzioso avente ad oggetto la gara regionale per l'assegnazione del lotto unico di TPL, a cui ha partecipato tramite il Consorzio Mobit Scarl. Gli amministratori descrivono altresì quale

Società di revisione ed organizzazione contabile Sede Legale: Corso Vercelli n.40 - 20145 Milano - Iscrizione al registro delle imprese di Milano Codice Fiscale e P.IVA n.02342440399 R.E.A. 1965420. Registro dei revisori legali n.157902 già iscritta all'Albo Speciale delle società di revisione tenuto dalla CONSOB al n. 49 Capitale Sociale: € 1.832.610,00 interamente versato Uffici: Ancona-Bari-Bologna-Firenze-Genova-Milano-Napoli- Padova-Palermo-Perugia-Pescara-Pordenone-Rimini-Roma-Torino-Trento-Verona.
Grant Thornton refers to the brand under which the Grant Thornton member firms provide assurance, tax and advisory services to their clients and/or refers to one or more member firms, as the context requires. Ria Grant Thornton spa is a member firm of Grant Thornton International Ltd (GTIL). GTIL and the member firms are not a worldwide partnership. GTIL and each member firm is a separate legal entity. Services are delivered by the member firms. GTIL does not provide services to clients. GTIL and its member f irms are not agents of, and do not obligate one another and are not liable for one another's acts or omissions.
www.ria-granthornton.it

potrebbe essere l'impatto, che ritengono non significativo, sul patrimonio della Società in caso di esito negativo del contenzioso.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia.

Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode

può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10

Gli amministratori della Tiemme S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Tiemme S.p.A. al 31 dicembre 2018, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Tiemme S.p.A. al 31 dicembre 2018 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Tiemme S.p.A. al 31 dicembre 2018 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Ria Grant Thornton

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Firenze, 12 giugno 2019

Ria Grant Thornton S.p.A.

Roberto Ancona
Socio

TIEMME S.p.A.

Sede legale in: Via Guido Monaco nc. 37 – 52100 – AREZZO (AR)
Codice Fiscale, Partita Iva e Registro delle Imprese di Arezzo n° 02046440513
R.E.A. di Arezzo n° 157781 – Capitale Sociale € 18.000.000,00 interamente versato

Relazione del Collegio Sindacale all'Assemblea dei Soci ai sensi dell'art. 2429 comma 2 del Codice Civile

Signori Azionisti della TIEMME SPA,

La presente relazione è stata approvata collegialmente ed in tempo utile per il suo deposito presso la sede della società, nei 15 giorni precedenti la data della prima convocazione dell'assemblea di approvazione del bilancio oggetto di commento.

L'organo di amministrazione ha così reso disponibili i seguenti documenti approvati in data 28/05/2019, relativi all'esercizio chiuso al 31/12/2018:

- progetto di bilancio, completo di nota integrativa;
- relazione sulla gestione.

L'impostazione della presente relazione richiama la stessa struttura di quella utilizzata per l'esercizio precedente ed è ispirata alle disposizioni di legge e alla Norma n. 7.1. delle "*Norme di comportamento del collegio sindacale - Principi di comportamento del collegio sindacale di società non quotate", emanate dal CNDCEC e vigenti dal 30 settembre 2015.*

Il presente Collegio Sindacale nominato in data 11 luglio 2016 resterà in carica fino all'approvazione del bilancio d'esercizio al 31/12/2018.

Il Collegio Sindacale non esercita le funzioni di revisione legale dei conti, ai sensi dell'articolo 2409-*bis* e seguenti del Codice Civile, essendo le stesse attribuite alla Società di Revisione Contabile Ria Grant Thornton SpA iscritta nel registro istituito presso il Ministero della Giustizia nominata in data 26 maggio 2016 che resterà in carica anch'essa fino all'approvazione del bilancio d'esercizio al 31/12/2018.

Attività di vigilanza ai sensi dell'art. 2403 e ss., c.c.

Conoscenza della società, valutazione dei rischi e rapporto sugli incarichi affidati

Dato atto dell'ormai consolidata conoscenza che il Collegio sindacale dichiara di avere in merito alla società e per quanto concerne:

i) la tipologia dell'attività svolta;

ii) la sua struttura organizzativa e contabile;

tenendo anche conto delle dimensioni e delle problematiche dell'azienda, viene ribadito che la fase di "*pianificazione*" dell'attività di vigilanza - nella quale occorre valutare i rischi intrinseci e le criticità rispetto ai due parametri sopra citati - è stata attuata mediante il riscontro positivo rispetto a quanto già conosciuto in base alle informazioni acquisite nel tempo.

È stato, quindi, possibile confermare che:

- l'attività tipica svolta dalla società non è mutata nel corso dell'esercizio in esame ed è coerente con quanto previsto all'oggetto sociale;

- l'assetto organizzativo e la dotazione delle strutture informatiche sono rimasti sostanzialmente invariati;

- le risorse umane costituenti la "*forza lavoro*" non sono sostanzialmente mutate;

- quanto sopra constatato risulta indirettamente confermato dal confronto delle risultanze dei valori espressi nel conto economico per gli ultimi due esercizi, ovvero quello in esame (2018) e quello precedente (2017). È inoltre possibile rilevare come la società abbia operato nel 2018 in termini confrontabili con l'esercizio precedente e, di conseguenza, i nostri controlli si sono svolti su tali presupposti avendo verificato la sostanziale confrontabilità dei valori e dei risultati con quelli dell'esercizio precedente.

Le attività svolte dal Collegio sindacale hanno riguardato, sotto l'aspetto temporale, l'intero esercizio e nel corso dell'esercizio stesso sono state regolarmente svolte e documentate le riunioni di cui all'art. 2404 c.c. e di tali riunioni sono stati redatti appositi verbali debitamente sottoscritti per approvazione unanime.

Attività svolta

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2018 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del collegio sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, nel rispetto delle quali abbiamo effettuato l'autovalutazione, con esito positivo, per ogni componente il collegio sindacale.

In particolare:

abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.

abbiamo partecipato a n. 1 assemblea dei soci ed a n. 8 riunioni del Consiglio di Amministrazione, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento in relazione alle quali, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilevato violazioni della legge e dello statuto, né operazioni manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Durante le verifiche periodiche, il Collegio sindacale ha preso conoscenza dell'evoluzione dell'attività svolta dalla società, ponendo particolare attenzione alle problematiche di natura contingente e/o straordinaria al fine di individuarne l'impatto economico e finanziario sul risultato di esercizio e sulla struttura patrimoniale, nonché gli eventuali rischi come anche quelli derivanti da perdite su crediti, monitorati con periodicità costante.
Il Collegio sindacale ha, quindi, periodicamente valutato l'adeguatezza della struttura organizzativa e funzionale dell'impresa e delle sue eventuali mutazioni rispetto alle esigenze minime postulate dall'andamento della gestione. I rapporti con le persone operanti nella citata struttura - amministratori, dipendenti e consulenti esterni - si sono ispirati alla reciproca collaborazione nel rispetto dei ruoli a ciascuno affidati, avendo chiarito quelli del Collegio sindacale.

Per tutta la durata dell'esercizio si è potuto riscontrare che:

- il personale amministrativo interno incaricato della rilevazione dei fatti aziendali non è sostanzialmente mutato rispetto all'esercizio precedente;
- il livello della sua preparazione tecnica resta adeguato rispetto alla tipologia dei fatti aziendali ordinari da rilevare e può vantare una sufficiente conoscenza delle problematiche aziendali;
- i consulenti ed i professionisti esterni incaricati dell'assistenza contabile, fiscale, societaria e giuslavoristica non sono mutati e pertanto hanno conoscenza storica dell'attività svolta e delle problematiche gestionali anche straordinarie che hanno influito sui risultati del bilancio.

Abbiamo preso visione della relazione annuale predisposta dall'O.D.V ed abbiamo incontrato e acquisito informazioni dallo stesso Organismo di Vigilanza e non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del modello organizzativo che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

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

Nel corso dell'esercizio, nel rispetto delle previsioni statutarie, siamo stati periodicamente informati dagli amministratori sull'andamento della gestione sociale e sulla sua prevedibile evoluzione.

Gara TPL

Il Collegio ha avuto costante informazione dal Cda in merito agli aggiornamenti susseguenti agli sviluppi del contenzioso presso il Consiglio di Stato e la Corte di Giustizia Europea gara servizi Tpl.

Nelle more dell'esito del contenzioso la società opera tramite società consortile ONE S.c.a r.l a mezzo di contratto ponte t.p.l. con la Regione Toscana siglato in data 29/12/2017 e valido per il biennio 01/01/2018-31/12/2019.

In data 21 marzo 2019 è stata depositata la sentenza della Corte di Giustizia Europea nella quale, pur entrando in merito sui quesiti posti dal Consiglio di Stato, è stata espressa la posizione pregiudiziale alla circostanza che le norme del Regolamento Europeo, oggetto del contenzioso, non sono ancora pienamente operative fino alla data del 3 dicembre 2019, fermo restando la possibilità degli Stati membri di dare alle stesse attuazione anticipata.

Il giudizio, terminata tale fase con l'ottenimento del parere sull'interpretazione della normativa europea da parte della Corte di Giustizia Europea, è stato riassunto presso il Consiglio di Stato in merito ai diversi motivi di ricorso di natura anche diversa da quelli sottoposti alla Corte Europea, che si esprimerà presumibilmente dopo l'udienza di trattazione fissata per il prossimo 10 ottobre 2019.

In data 3 maggio 2019 la Regione Toscana ha pubblicato il D.D. n.6585 del 19 aprile 2019 con il quale preso atto del pronunciamento della Corte di Giustizia Europea ha proseguito l'iter della procedura di gara ed ha disposto l'aggiudicazione definitiva della stessa a favore di Autolinee Toscane S.p.A.

Il Collegio Sindacale continuerà a seguire l'evolversi dell'iter del contenzioso presso il Consiglio di Stato invitando gli amministratori ad attivarsi con ogni tempestività sugli sviluppi informando costantemente il Collegio Sindacale dei fatti e azioni che dovessero essere intraprese in caso di esito negativo del contenzioso, anche per valutare eventuali rischi che si potrebbero riflettere sul presupposto della continuità aziendale e/o eventualmente rimettere ai soci le valutazioni circa la ridefinizione dell'attività strategica.

Le informazioni richieste dall'art. 2381, comma 5, c.c., sono state fornite dal Direttore Generale con periodicità anche superiore al minimo fissato di sei mesi e ciò sia in occasione delle riunioni programmate e anche tramite i contatti/flussi informativi telefonici e informatici con l'organo amministrativo: da tutto quanto sopra deriva che gli amministratori esecutivi hanno, nella sostanza e nella forma, rispettato quanto ad essi imposto dalla citata norma.

In conclusione, per quanto è stato possibile riscontrare durante l'attività svolta nell'esercizio, il Collegio sindacale può affermare che:

- le decisioni assunte dai soci e dall'organo di amministrazione sono state conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono state palesemente imprudenti o tali da compromettere definitivamente l'integrità del patrimonio sociale;
- sono state acquisite le informazioni sufficienti relative al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società;
- le operazioni poste in essere sono state anch'esse conformi alla legge e allo statuto sociale e non in potenziale contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;

- non si pongono specifiche osservazioni in merito all'adeguatezza dell'assetto organizzativo della società, né in merito all'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo nel rappresentare correttamente i fatti di gestione.

Il Collegio sindacale non ha riscontrato operazioni atipiche e / o inusuali, comprese quelle effettuate con parti correlate o infragruppo

Nel corso dell'esercizio

- non sono pervenute al Collegio sindacale denunce ai sensi dell'articolo 2408 Codice Civile .

Al Collegio sindacale non sono pervenuti esposti.

Il Collegio sindacale, nel corso dell'esercizio, non ha rilasciato pareri ai sensi di legge.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiedere la segnalazione nella presente relazione.

Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Per quanto a nostra conoscenza, gli amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma 4, c.c.

Il risultato netto accertato dall'organo di amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta essere positivo per euro 587.345.

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2018 è stato approvato dall'organo di amministrazione e risulta costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario e dalla nota integrativa.

Inoltre:

- l'organo di amministrazione ha, altresì, predisposto la relazione sulla gestione di cui all'art. 2428 c.c.;
- tali documenti sono stati consegnati al Collegio sindacale in tempo utile affinché siano depositati presso la sede della società corredati dalla presente relazione, e ciò indipendentemente dal termine previsto dall'art. 2429, comma 1, c.c..;
- avendo la Società con assemblea dei Soci del 26 maggio 2016 conferito l'incarico della revisione legale dei conti alla Società di Revisione legale Ria Grant Thornton iscritta nel registro istituito presso il Ministero della Giustizia, l'attività di revisione legale dei conti, ai sensi dell'articolo 2409-*bis* e seguenti del Codice Civile, è stata svolta stessa che ha predisposto la relazione della Società di Revisione legale ex art. 14 D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 relativa al bilancio chiuso al 31/12/2018 in data 12/06/2019 non evidenziando rilievi per deviazioni significative, ovvero giudizi negativi o impossibilità di esprimere un giudizio o richiami di informativa e pertanto il giudizio rilasciato è positivo.

È stato, quindi, esaminato il progetto di bilancio, in merito al quale sono fornite ancora le seguenti ulteriori informazioni:

- i criteri utilizzati nella redazione del bilancio chiuso al 31/12/2018 non si discostano dai medesimi utilizzati per la formazione del bilancio del precedente esercizio;
- è stata posta attenzione all'impostazione data al progetto di bilancio, sulla sua generale conformità alla legge per quello che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- è stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- l'organo di amministrazione, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dall'art. 2423, quinto comma, del Codice Civile.

- è stata verificata la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui si è avuta conoscenza a seguito dell'assolvimento dei doveri tipici del Collegio sindacale e a tale riguardo non vengono evidenziate ulteriori osservazioni;
- ai sensi dell'art. 2426, comma 1, n. 6, del Codice civile il Collegio sindacale ha preso atto che non esiste più alcun valore di avviamento iscritto alla voce B-I-5) dell'attivo dello stato patrimoniale;
- si precisa, per mero richiamo, che non sarà possibile distribuire dividendi intaccando le riserve di utili oltre l'ammontare netto dei costi di impianto e ampliamento, dei costi di sviluppo e dell'avviamento iscritti nell'attivo;
- sono state fornite in nota integrativa le informazioni richieste dall'art. 2427-bis del Codice civile, relative agli strumenti finanziari derivati e per le immobilizzazioni finanziarie iscritte a un valore superiore al loro fair value;
- gli impegni, le garanzie e le passività potenziali sono stati esaurientemente illustrati;

Lo stato patrimoniale evidenzia un risultato d'esercizio positivo di Euro 587.345 e si riassume nei seguenti valori:

Attività	Euro	93.520.720
Passività	Euro	68.887.325
- Patrimonio netto (escluso l'utile dell'esercizio)	Euro	24.046.050
- Utile dell'esercizio	**Euro**	**587.345**

Il conto economico presenta, in sintesi, i seguenti valori:

Valore della produzione (ricavi non finanziari)	Euro	97.190.922
Costi della produzione (costi non finanziari)	Euro	96.229.718
Differenza	**Euro**	**961.204**
Proventi e oneri finanziari	Euro	(196.967)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	Euro	
Risultato prima delle imposte	**Euro**	**764.237**
Imposte sul reddito	Euro	176.892
Utile dell'esercizio	**Euro**	**587.345**

Il risultato netto accertato dall'organo di amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31/12/2018, come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta essere positivo per euro 587.345;

Il Collegio sindacale concorda con la proposta di destinazione del risultato d'esercizio fatta dagli amministratori in nota integrativa. in merito alla proposta dell'organo di amministrazione circa la destinazione del risultato netto di esercizio, il Collegio sindacale non ha nulla da osservare, facendo, peraltro, notare che la decisione in merito spetta all'assemblea dei soci.

Osservazioni e proposte in ordine all'approvazione del bilancio

Considerando le risultanze dell'attività da noi svolta il Collegio sindacale propone all'assemblea di approvare il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, così come redatto dagli amministratori.

Arezzo, 13 giugno 2019

Il Collegio sindacale

Presidente Collegio sindacale	Silvano Materazzi
Sindaco effettivo	Gianni Baldini
Sindaco effettivo	Monica Terzi