

Società Vicentina Trasporti srl

Sede in Vicenza – Viale Milano 78
Capitale sociale Euro 10 milioni interamente versati
Numero d'iscrizione presso il Registro delle Imprese di Vicenza
e Codice fiscale: 03419220243

**RELAZIONE SULLA GESTIONE E SULL'ANDAMENTO
ECONOMICO - FINANZIARIO DELL'ESERCIZIO 2024**

INDICE

1. SITUAZIONE DELLA SOCIETA'	pag. 5
2. ANDAMENTO E RISULTATO DELLA GESTIONE	pag. 5
3. RISORSE PER MANCATI INTROITI E SERVIZI AGGIUNTIVI.....	pag. 8
4. NOTIZIE SUL PERSONALE	pag. 9
5. PRINCIPALI INVESTIMENTI	pag. 10
6. CERTIFICAZIONI DEI SISTEMI DI GESTIONE QUALITA', AMBIENTE, SICUREZZA	pag. 11
7. CUSTOMER SATISFACTION	pag. 12
8. CODICE PRIVACY - GDPR - (Regolamento UE 2016/679)	pag. 12
9. RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI E SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DI QUESTE ULTIME E PARTI CORRELATE.....	pag. 13
10. ATTIVITA' DI DIREZIONE E COORDINAMENTO.....	pag. 13
11. NOTIZIE SULLE AZIONI PROPRIE E/O DI SOCIETA' CONTROLLANTI POSSEDUTE DALLA SOCIETA'	pag. 14
12. NOTIZIE SULLE AZIONI PROPRIE E/O DI SOCIETA' CONTROLLANTI ACQUISTATE O ALIENATE DALLA SOCIETA' NEL CORSO DELL'ESERCIZIO E MOTIVI DELLE ACQUISIZIONI E ALIENAZIONI ...	pag. 14
13. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI LA SOCIETA' E' ESPOSTA	pag. 14
14. NOTIZIE SULLA RIVALUTAZIONE DEGLI IMMOBILI.....	pag. 17
15. EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	pag. 17
16. ELENCO SEDI SECONDARIE	pag. 23
17. RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO ex Art. 6, comma 4, del Decreto Lgs. 175/2016.....	pag. 23

Signori Soci,

ci preghiamo sottoporVi, per l'approvazione, il progetto di bilancio 2024 redatto secondo le disposizioni previste dall'art. 2423 e seguenti del Codice Civile.

La presente relazione intende rappresentare l'andamento aziendale e le prospettive legate all'innovazione e al miglioramento del servizio anche in relazione ai progetti che la Società ha in animo di portare a compimento nel breve-medio periodo.

1. SITUAZIONE DELLA SOCIETA'

La Società Vicentina Trasporti srl ha iniziato la propria attività a far data dal giorno 1 marzo 2016 come conseguenza dell'operazione di conferimento dei rami d'azienda riferiti al Trasporto Pubblico Locale della Società AIM Mobilità srl e della Società per l'Ammodernamento e la Gestione delle Ferrovie e Tramvie Vicentine Spa.

Nel corso del 2017, l'Ente di Governo, con delibera n. 2/2017 del 31 luglio 2017, ha stabilito di procedere all'affidamento in house providing, a favore di SVT srl, del servizio di trasporto pubblico locale del bacino Provinciale di Vicenza, in conformità con il diritto UE e nazionale e, in particolare, in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) n. 1370/2007. L'affidamento del servizio "in house" scadrà il 31 dicembre 2026.

SVT gestisce, pertanto, circa il 90% dei servizi di trasporto pubblico locale (urbani ed extraurbani) nel "Bacino Territoriale ottimale ed omogeneo di Vicenza" che coincide con l'intero territorio provinciale e che è identificato quale ambito territoriale ottimale per l'organizzazione dei servizi pubblici di trasporto ai sensi dell'art. 3-bis, comma 1-bis del D.L. 13/08/2011 n. 138, convertito in L. 14/09/2011 n. 148.

L'Assemblea dei Soci riunitasi il 29 aprile 2024, al fine di dare attuazione a programmi di sviluppo della Società, ha modificato l'art. 3.1 dello statuto inserendo nell'oggetto sociale anche le attività di progettazione, costruzione e gestione di parcheggi, di aree di sosta, e, comunque, di strutture attinenti l'intermodalità, compresi i servizi accessori.

2. ANDAMENTO E RISULTATO DELLA GESTIONE

L'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 ha registrato un utile di Euro 239.914.

Il bilancio dell'anno 2024 presenta un ulteriore miglioramento della situazione economica della Società rispetto all'anno precedente; anche quest'anno, infatti, il risultato della gestione caratteristica ha registrato un valore sufficiente a sostenere gli ammortamenti di periodo a dimostrazione del ritrovato equilibrio economico della Società.

In particolare, rispetto all'esercizio precedente, si evidenzia l'incremento del valore della produzione (+1,8%) (con un incremento delle vendite di titoli di viaggio pari all'8,7%) e un incremento dei costi di produzione del 2,5%.

La differenza tra valore e costo della produzione è positivo per 1,0 mln Euro.

Nel corso dell'anno la Società ha, inoltre, generato liquidità per Euro 4.687.893, tenuto anche conto della restituzione di 6 mln€, avvenuta in due rate rispettivamente a marzo e a giugno 2024, a saldo del debito bullet da 10 mln€ contratto ad inizio 2022 con Cassa Centrale.

A fine 2024 si conferma il trend positivo degli introiti da titoli di viaggio, che registrano un lieve incremento rispetto ai valori pre-pandemia (+4%) e rispetto all'anno precedente (+8.91% pari a € 1.467.317,00)

Risultano in aumento le quantità di abbonamenti annuali vendute rispetto all'anno precedente, per 992 abbonamenti, in particolare sull'urbano (corrispondono al 76% dell'aumento rilevato).

Il calo della quantità dei biglietti venduti del 4,61 % è in buona parte attribuibile alla marcata flessione nel numero di biglietti venduti a bordo, particolarmente nel servizio Urbano di Vicenza. L'andamento delle vendite a bordo – crescente nei primi mesi del 2023 – si era, infatti, invertito a partire dal mese di giugno 2023, in concomitanza con l'entrata in vigore degli aumenti tariffari.

L'evasione tariffaria ha nel corso dell'anno ripreso forza e rappresenta un fenomeno culturale del tutto negativo di parte della popolazione; nel corso del 2024, inoltre, il gruppo preposto alle verifiche è stato molto spesso impiegato in guida per coprire le esigenze di regolarità del servizio.

Descrizione	2024 --> 2023
Quantità Biglietti venduti	-4,61%
Quantità Abbonamenti settimanali e mensili venduti	-0,76%
Quantità Abbonamenti annuali venduti	4,48%
Proventi dalla vendita di titoli di viaggio	8,91%
Numero Passeggeri trasportati	2,54%

Complessivamente si registra un aumento nella stima del numero di passeggeri trasportati del +2.54% rispetto al 2023, pari a 678.895 unità per un totale di 27.369.602. L'incremento dimostra come la riduzione registrata nelle vendite di biglietti e, in tono lieve, di abbonamenti settimanali / mensili sia stata più che compensata dalle maggiori vendite di abbonamenti annuali.

Con delibera n. 2/2023 dell'8 giugno 2023 e n. 4/2023 del 14 luglio 2023, l'Ente di Governo aveva provveduto all'aggiornamento delle tariffe, allineando le tariffe suburbane di Vicenza alla classe 2 extraurbana.

Per gli abbonamenti annuali degli studenti residenti in Provincia di Vicenza restano confermate le agevolazioni che prevedevano scontistiche crescenti legate alla classe tariffaria degli abbonamenti extraurbani e suburbani mentre per gli studenti che usufruivano del servizio urbano di Vicenza, iscritti per la prima volta al primo anno della scuola media superiore (cioè al 1° anno della scuola secondaria di secondo grado) e nati nell'anno 2010 e successivi, veniva applicato uno sconto di 70 euro sul costo dell'abbonamento annuale studenti al servizio di TPL urbano di Vicenza.

Sul fronte dei corrispettivi da contratti di servizio si registra un incremento dell'8,5% rispetto alle assegnazioni "storiche" in virtù della DGR 1487 del 16 dicembre 2024 che assegna ulteriori finanziamenti per l'esercizio 2024 del Fondo Nazionale Trasporti per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale.

Inoltre, la Regione Veneto, sempre con DGR n. 1487 del 16 dicembre 2024, viste le perduranti criticità nel settore del trasporto pubblico locale, ha deliberato di lasciare facoltà agli Enti di Governo, nell'ambito della loro competenza pianificatoria e gestionale, di ammettere una flessibilità massima della produzione chilometrica entro il limite del 10% rispetto al livello di servizio *storicamente* determinato, con possibilità di definirla sul triennio 2023-2024-2025, senza tuttavia determinare riduzioni dei corrispettivi totali a livello di ciascun bacino. Nel corso del 2024 i servizi eserciti dalla Società SVT hanno registrato una diminuzione del 5% che, nel biennio 2023-2024 si assesta al 4,5%. Considerato che, sono stati ampiamente rispettati i limiti di riduzione chilometrica, si è ritenuto di conteggiare come liquidabile l'intero corrispettivo per contratto di servizio assegnato.

Nella voce Altri Ricavi e Proventi rientrano i contributi in c/investimento, il valore di cessione per incremento del parco pneumatici per effetto delle nuove acquisizioni di autobus a valere sul contratto di full service per la gestione degli pneumatici (con contestuale adeguamento dell'apposito fondo di pari importo da utilizzare per il riacquisto degli pneumatici a fine contratto), le sopravvenienze attive ordinarie ed i ricavi diversi che comprendono i valori delle penali addebitate ai fornitori.

Rispetto all'esercizio precedente, il 2024 registra una diminuzione nel costo medio dei carburanti maggiormente consumati: gasolio (-5,16%) e metano (-14,5%). La scarsa incidenza dei consumi di GPL rispetto agli altri carburanti rende l'aumento rilevato nel 2024 poco significativo in termini complessivi. Si rileva, inoltre, una diminuzione nella quantità consumata di gasolio e un incremento della quantità di metano, rispetto al 2023, in considerazione del progressivo spostamento del parco mezzi verso un'alimentazione a metano. Dei costi per materie prime, pari complessivamente a 7,6 mln Euro, l'acquisto di carburanti rappresenta il 75%.

Si ricorda inoltre che rimane efficace il beneficio fiscale che consente il recupero di parte dell'accisa pagata sui consumi di gasolio consumato dai veicoli di categoria euro 5 o superiori che per il 2024 è stato pari a 580K Euro.

I costi per servizi pari a 15,1 mln Euro, sono costituiti principalmente:

- dai servizi effettuati da terzi in subaffidamento riferiti a servizi urbani ed extraurbani, per il 47,3%,
- dai costi per manutenzioni per il 15,3%,
- dai costi per le pulizie autobus e servizio di rimessaggio per il 7,%,
- dalle assicurazioni per il 7,4%
- da provvigioni alle rivendite di titoli di viaggio 3,2%

Il costo del personale, nel rispetto degli obiettivi indicati dai Soci, ha registrato un incremento complessivo del 2,2%.

Tale aumento del costo del personale è così suddiviso:

- per il 60% riconducibile a variazioni strutturali legate al rinnovo del CCNL (il 2024 è il primo anno in cui trova applicazione completa l'incremento retributivo previsto dall'ultimo rinnovo contrattuale, peraltro già scaduto il 31.12.2023) e all'accordo di secondo livello sottoscritto il 30 novembre 2023;

- per il 40% ad incentivi di natura straordinaria e transitoria, collegati all'Adunata Nazionale degli Alpini e all'accordo sottoscritto con la rappresentanza sindacale dei lavoratori il 6 settembre 2024, per far fronte all'avvio del servizio invernale, utilizzando le risorse interne a copertura temporanea di servizi normalmente subaffidati.

Oneri finanziari: gli oneri finanziari del 2024, rispetto a quanto registrato nel 2023, registrano una sostanziale invarianza, pur in presenza di una diminuzione del valore del capitale finanziato. Ciò trova ragione nell'incidenza dell'Euribor che ha raggiunto e sostanzialmente mantenuto il massimo valore tra ottobre 2023 e giugno 2024, per poi iniziare lentamente a scendere.

Adunata Nazionale Alpini a VICENZA (10 - 12 maggio 2024)

Nelle tre giornate dell'adunata è stato riorganizzato totalmente il servizio extraurbano afferente a Vicenza e riprogettato il servizio urbano di Vicenza.

E' stata effettuata la chiusura delle scuole di Vicenza di ogni ordine e grado a Vicenza e la sospensione delle attività didattiche degli Istituti superiori della Provincia nei giorni venerdì 10 e sabato 11 maggio per le necessarie modifiche al servizio di TPL standard.

Il servizio TPL Extraurbano nelle giornate di venerdì, sabato e domenica, in ingresso a Vicenza, è stato attestato a 5 "aree di raccolta" opportunamente attrezzate per consentire l'interscambio con le navette urbane per l'accesso alle zone centrali di Vicenza ed istituite delle nuove fermate segnalate con specifiche bandiere. Si è quindi programmata l'intensificazione del servizio, implementando le corse nella fascia pomeridiana dalle varie località in direzione Vicenza e nella fascia serale e notturna per il rientro. E' stata incrementata la frequenza delle linee urbane e suburbane ordinarie dalle principali provenienze ed attivate le navette dai punti di alloggiamento/di interscambio ai punti di interesse in centro a Vicenza.

Per una completa informazione ai visitatori è stata realizzata la guida ai servizi di trasporto dell'adunata con le mappe delle linee e gli orari delle corse, ampliato il servizio di call center ed aggiornato il sito svT in tempo reale. E' stato, altresì, emesso uno specifico titolo di libera circolazione valido dal 10 al 12 maggio 2024 su tutte le linee urbane ed extraurbane della provincia di Vicenza.

3. RISORSE PER MANCATI INTROITI E SERVIZI AGGIUNTIVI

Lo Stato, per il tramite della Regione Veneto, ha provveduto a stanziare per gli esercizi interessati dalla pandemia da Covid 19 risorse a sostegno del Trasporto pubblico destinate, in parte, al ripianamento dei minori introiti tariffari e, in parte, alla copertura di costi per servizi aggiuntivi effettuati per far fronte alla riduzione della percentuale di carico degli autobus.

Nel corso dell'esercizio 2024, il DDR 632 del 29 dicembre 2023 assegna ed impegna le risorse a compensazione dei minori introiti tariffari subiti dalle aziende di trasporto nel periodo 1 gennaio 2021 – 31 marzo 2022 per effetto dell'emergenza sanitaria da COVID-19 art. 10 c.1 del D.L. n. 145/2023 D.Interm. MIT-MEF n. 336/2023 e D.M. del MIT n. 468/2023.

Si riporta di seguito una tabella con il dettaglio dei valori.

MINORI INTROITI DA TARIFFA ANNO 2021 e PRIMO TRIMESTRE 2022

Servizio	DDR632/2023 - totale risarcimento riconoscibile 01.01.2021 - 31- 03-2022	DGR 1258/2022	DGR 1164/2022	DGR 1258/2022	DGR 1586/2023	DGR 1586/2023	DDR 632/2023	Totale anticipazione minori introiti 2021 e 1° trimestre 2022	Residuo non assegnato
		risorse già erogate e NON utilizzate per servizi aggiuntivi 2021	Risorse eccedenti minori introiti 2020 = anticipazione 2021	All. b) della DGR - DDR 528/2022	ulteriore anticipazione - stanziamento 2023	ulteriore anticipazione - stanziamento 2024	ulteriori finanziamenti a compensazione minori introiti		
Servizio urbano di Bassano	135.350,41		37.303,79		10.259,85	14.283,75	43.746,44	105.593,83	29.756,58
Servizio urbano Recoaro	12.941,23	5.469,12		1.702,19	-	650,10	2.274,71	10.096,12	2.845,11
Servizio urbano di Valdagno	30.063,53		16.848,48		-		6.605,63	23.454,11	6.609,42
Comune di Vicenza	960.719,08			547.582,11	-	4.279,47	197.644,86	749.506,44	211.212,64
Extraurbano	4.123.976,38	168.138,70		1.052.374,33	561.262,78	535.081,88	900.468,69	3.217.326,38	906.650,00
Extraurbano ex AIM	250.885,19			172.287,98	-		23.440,48	195.728,46	55.156,73
Totale	5.513.935,82	173.607,82	54.152,27	1.773.946,61	571.522,63	554.295,20	1.174.180,81	4.301.705,34	1.212.230,48

Considerata dunque la quantificazione definitiva, il residuo per minori introiti 2021 e 1° trimestre 2022, risulta essere pari ad Euro 1.212.230,48.

4. PERSONALE

Il numero medio dei dipendenti in corso d'anno è stato di 410,33 unità attestandosi al 31 dicembre in 417 persone di cui 2 dirigenti, 5 quadri, 58 impiegati e 352 operai di cui 328 operatori di esercizio. Tali valori comprendono nr. 4 unità riferite a operai dimissionari al 31.12.2023. L'organico al 01.01.2025 era quindi pari a 413 unità.

Anche nel corso dell'anno 2024 è stato registrato un turn over elevato e, pur riuscendo a compensare le dimissioni con nuove assunzioni, non è stato possibile incrementare il numero di operai. Per far fronte al turnover, che interessa in particolar modo gli operatori di esercizio, si è proceduto con la pubblicazione periodica di avvisi pubblici di selezione sperimentando, al contempo, nuove formule incentivanti di selezione per i giovani non in possesso di patenti superiori (quali il "progetto giovani patenti" del quale si è riproposta una nuova edizione) e i progetti IFTS in collaborazione con Enti terzi di formazione (adesione quale partner operativo al nuovo bando IFTS 2024-2025 co-finanziato dalla Regione Veneto con DGR 561 del 20/05/2024).

Nel complesso si è registrata l'uscita di 30 unità di cui 11 per dimissioni volontarie, 18 per pensionamento e 1 per risoluzione del contratto.

Le uscite del personale hanno riguardato i comparti movimento con 26 unità e l'area amministrativa con 4 unità.

Per quanto attiene, invece il personale neoassunto si segnala l’inserimento di 39 unità di cui 33 tra il personale viaggiante, 2 unità in area manutenzione e 4 unità in ambito amministrativo.

Il costo del personale è comprensivo di tutte le voci, compreso il valore della quota di ferie non godute entro la fine dell’esercizio e il costo medio pro capite risulta essere di Euro 49.577.

E’ aumentato il contenzioso anche in riferimento al tema relativo alla retribuzione spettante nei giorni di ferie riconducibile alla sentenza della Corte di Cassazione n. 13425 del 17 maggio 2019 e alla fine del 2024 risultano pendenti n. 22 contenziosi di matrice giuslavoristica. Si segnala inoltre l’intervenuta scadenza al 31/12/2023 della parte economica del CCNL Autoferrotranvieri (per il rinnovo del quale è ancora aperto il Tavolo ministeriale di confronto).

Nel corso dell’anno sono ripresi i confronti per proseguire con l’armonizzazione del trattamento normativo, economico e organizzativo del personale e per il Premio di Risultato 2024.

Le trattative sindacali si sono concluse positivamente con riguardo alla approvazione dell’accordo per il riconoscimento del Premio di risultato per l’anno 2024 mentre rimangono ancora aperte le trattative per l’armonizzazione dei trattamenti e, più in generale, per gli incentivi economici al personale.

In corso d’anno è proseguita l’attività di formazione specifica del personale mediante la continua analisi dei fabbisogni con particolare attenzione al profilo della sicurezza, nonché alle materie specifiche inerenti la natura pubblica della Società. È stata data attuazione al Piano di Formazione finanziato con le risorse accumulate nel conto formazione aziendale, in virtù di accordo sindacale specifico per la parte formazione del personale siglato con la RSU il 22/12/2023, oltre ad altre iniziative di formazione mirata.

Si è inoltre redatta la progettazione del nuovo piano di formazione finanziabile sempre con risorse di Fonservizi (Fondo Formazione Servizi Pubblici Industriali), fondo bilaterale interprofessionale di categoria, che interessa tutto il personale aziendale in vari ambiti formativi con particolare riguardo alle tematiche della sicurezza.

5. PRINCIPALI INVESTIMENTI

Con riferimento ai principali investimenti effettuati dalla Società nel corso del 2024, si riferisce quanto segue:

- **Autobus**

Nel corso del 2024 sono stati immatricolati n. 12 autobus nuovi per un investimento totale di Euro 5.138.066 così suddivisi:

Numero autobus	Servizio di destinazione	Importo investimento	misura di contribuzione	importo contribuito dell’anno
2	extraurbano di Vicenza - alimentazione a gasolio	702.600,00	DGR 1479/2022-Provincia	400.000,00
10	urbano e suburbano di Vicenza - alimentazione elettrica	4.435.466,00	PNRR - Misura M2 C2-4.4 sub-investimento 4.4.1 "bus"	2.437.008,00
12	TOTALI	5.138.066,00		2.837.008,00

Si ricorda, inoltre, che nel 2024 sono stati sottoscritti i contratti per l'acquisto di totale n. 15 autobus di cui n. 6 (18 mt). a metano, n. 3 (10-12 mt.) a gasolio, n. 1 (10 mt.) elettrico e n. 5 extraurbani bipiano a gasolio per un investimento pari a Euro 6.268.040 finanziato per circa il 50% con DGR n. 1115/2023 -PSNMS DPCM 1360/2019 art. 5 Primo quinquennio 2018-2023.

Si informa inoltre che si sta procedendo con gli adempimenti previsti dal contratto di fornitura di n. 16 autobus (marca HESS. modello Ligh Tram ® 19 TOSA) da 18 metri, urbani, classe I, con trazione full-electric e ricarica tramite pantografo ai capolinea e lungo il percorso in modalità flash charging, nuovi di fabbrica, a pianale integralmente ribassato per la linea LAM ROSSA di Vicenza, opera infrastrutturale prevista nell'ambito del progetto "Linea AV/AC Verona-Padova, Lotto funzionale II, attraversamento di Vicenza".

• Investimenti in corso

Si rileva infine che:

- relativamente alla costruzione del distributore di metano per il rifornimento dei mezzi interno al deposito di Fusinieri, finanziato dalla DGR 1652/2021 con fondi del Piano nazionale degli investimenti complementari al P.N.R.R., a fine gennaio 2025 si sono conclusi i lavori e l'impianto ha iniziato a funzionare.
- relativamente all'impianto di ricarica di tipo "over night", per la flotta di autobus elettrici di SVT, nel corso del 2024 è stato redatto il progetto esecutivo, approvato a gennaio 2025; l'apertura del cantiere è prevista per i primi mesi del 2025.

Contributi in conto investimenti

A titolo di finanziamento degli investimenti effettuati, nel 2024 sono stati incassati contributi per un totale di Euro 8.562.768 di cui Euro 1.925.760 a fronte di acquisti di autobus già immatricolati nel 2022, Euro 2.837.008 a fronte di acquisto di autobus immatricolati nel 2024 ed Euro 3.800.000 a titolo di acconto pari al 20% della fornitura di n. 16 autobus (marca HESS. modello Ligh Tram ® 19 TOSA) da 18 metri, urbani, classe I, con trazione full-electric e ricarica tramite pantografo ai capolinea e lungo il percorso in modalità flash charging.

6. CERTIFICAZIONI DEI SISTEMI DI GESTIONE DELLA QUALITA', DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA.

In ossequio a quanto disposto dall'articolo 2428, comma 2, del Codice Civile, Vi precisiamo che la Società svolge la propria attività nel pieno rispetto delle disposizioni in materia di ambiente, di igiene e sicurezza sul posto di lavoro e dispone delle seguenti certificazioni:

ISO 9001 – 2015, ISO 14001:2015 e ISO 45001:2018 per l'attività di Erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma, comprensivo delle attività interne di officina.

A garanzia dell'applicazione della normativa cogente e volontaria in materia di ambiente e sicurezza, oltre agli audit annuali di sistema, previsti dall'ente di certificazione, la Società ha adottato il Modello di Organizzazione

Gestione e Controllo ex D.Lgs 231/2001 e s.m.i. ed ha nominato un Organismo di Vigilanza collegiale che svolge il suo ruolo di controllo anche attraverso specifiche verifiche i cui esiti sono portati all'attenzione degli Organi sociali (Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale) anche mediante relazioni periodiche.

SVT è altresì soggetta alla normativa della L. 190/2012 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione" ed adotta il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (PTPCT), che è un allegato del MOG.

La Società si è adeguata alla c.d. Direttiva Whistleblowing di cui al D.Lgs n. 24 del 10 marzo 2023 attivando l'apposito canale di segnalazione conforme alla nuova normativa ed adottando una specifica policy aziendale.

7. CUSTOMER SATISFACTION

I Contratti di Servizio sottoscritti con gli Enti concedenti prevedono che, con periodicità annuale, la Società affidataria metta a punto un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi che consenta di individuare:

- la metodologia e i tempi di rilevazione della soddisfazione degli Utenti;
- la metodologia e i tempi di rilevazione interna della qualità erogata in coerenza con gli standard indicati nella "Carta dei servizi"

e che fornisca un'indicazione puntuale sugli aspetti cui si riversano le aspettative della clientela per un miglioramento degli standard di qualità del servizio.

Anche quest'anno l'azienda ha optato per un'indagine mista sia on line, - pubblicizzata tramite sito e social - che diretta alla clientela mediante interviste.

Le indagini di Customer Satisfaction valide per l'esercizio 2024 sono in fase di effettuazione e si concluderanno entro la fine del mese di marzo 2025.

Si conferma l'impegno per migliorare sia la qualità del servizio offerto, sia la comunicazione con l'utenza utilizzando strumenti informatici innovativi.

In proposito, SVT si è dotata di un piano di comunicazione e di rapporti strutturati con i media locali; ha inoltre implementato un sistema avanzato di prenotazione delle corse serali gestite "a chiamata" in parte finanziato con i fondi della DGR n. 645 del 30.05.202 per i progetti sperimentali di sharing mobility.

8. CODICE PRIVACY - GDPR - (Regolamento UE 2016/679)

Con riferimento alle disposizioni in materia di "privacy", la Società ha incaricato quale titolare del trattamento "dei Dati" il Legale Rappresentante pro tempore Marco Sandonà e quale "Responsabile della protezione dei Dati" la società IPSLab S.r.l.

9. RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI E SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DI QUESTE ULTIME E PARTI CORRELATE

Nel corso dell'esercizio sono stati intrattenuti i seguenti rapporti con imprese controllanti, collegate e correlate:

Società	Partecipazione	Crediti commerciali	Crediti diversi	Debiti comm.li	Debiti diversi
Comune di Vicenza Partecipazione in SVT acquistata da AIM Mobilità srl in data 26 settembre 2017	Dal 26.09.2017 il Comune detiene il 34,66% del capitale sociale di SVT	382 Crediti verso clienti 2.545.793 Crediti per fatture da emettere	87.515 Contributi in c/investimento – bando periferie 672.000 Bando periferie credito per annualità 480.298 Contributi per minori introiti da tariffa accertati per il 2020, per il 2021e per il 1° trimestre 2022 511.386 Contributo per maggiori costi carburante 2° e 3° quadrimestre 2022 75.953 Sharing Mobility abbonamenti servizio serale a chiamata	-	-

Società	Partecipazione	Crediti commerciali	Crediti diversi	Debiti comm.li	Debiti diversi
Provincia di Vicenza Partecipazione assegnata da FTV spa in data 29 dicembre 2017	Dal 29.12.2017 la Provincia detiene il 65,34% del capitale sociale di SVT	3.017.095 Crediti per fatture da emettere	683.599 Contributi a copertura di minori introiti tariffari esercizi 2020, 2021 e 1° trimestre 2022 859.987 Contributo per maggiori costi carburante 2° e 3° quadrimestre 2022	-	2.931.567 Finanziamento a 9 anni erogato nel 2018 – scadenza ultima rata 31.12.2027 477.522 per rata locazione immobili – marzo 2024 - febbraio 2025

Tali rapporti, che non comprendono operazioni atipiche e/o inusuali, sono regolati da normali condizioni di mercato.

10. ATTIVITA' DI DIREZIONE E COORDINAMENTO.

Ai sensi dell'art. 2359 codice civile la Società risulta essere controllata dall'Amministrazione Provinciale di Vicenza che detiene il 65,34% delle quote di capitale sociale.

Ai sensi dell'art. 2497 bis del Codice civile, si informa che la natura dei rapporti instaurati con l'Amministrazione Provinciale riguarda in modo diretto l'erogazione di contributi regionali in conto investimenti.

11. NOTIZIE SULLE AZIONI PROPRIE E/O DI SOCIETA' CONTROLLANTI POSSEDUTE DALLA SOCIETA'

La Società, al momento della stesura del presente documento, non ha in portafoglio azioni proprie e/o di società controllanti.

12. NOTIZIE SULLE AZIONI PROPRIE E/O DI SOCIETA' CONTROLLANTI ACQUISTATE O ALIENATE DALLA SOCIETA' NEL CORSO DELL'ESERCIZIO E MOTIVI DELLE ACQUISIZIONI E ALIENAZIONI

La Società non ha proceduto ad acquisizioni di azioni proprie e/o di società controllanti nel corso dell'esercizio.

13. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI LA SOCIETA' E' ESPOSTA

Relativamente alla esposizione della Società a rischi di mercato, di credito, di liquidità, precisiamo quanto segue:

A) Rischi di mercato

Considerate le caratteristiche dell'attività svolta da SVT di servizio pubblico e la natura della clientela e dei soggetti affidatari del servizio, non sussistono in capo alla Società rischi di mercato.

B) Rischi di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalla controparte. Anche in questo caso, la natura del servizio prestato da SVT e degli enti affidatari consente di ritenere che non sussistano in capo alla Società rischi di credito.

C) Rischi di contenziosi

Il 2024 ha registrato un aumento del rischio di contenzioso correlato, in particolare, alla retribuzione spettante nei giorni di ferie (riconducibile alla sentenza della Corte di Cassazione n. 13425 del 17 maggio 2019).

L'Azienda sta considerando l'ipotesi di procedere alla formulazione di una proposta di transazione sia per i ricorrenti che per i non ricorrenti onde evitare il proliferare delle cause.

D) Rischi di liquidità

Vista la strutturazione dei debiti assunti da SVT, l'aumento dei tassi di interesse produce un aumento delle passività per interessi passivi. Si ravvisano comunque degli spiragli di miglioramento in forza delle operazioni di taglio dei tassi che la BCE ha messo in atto a partire da giugno 2024.

In proposito si precisa che i mutui chirografari sottoscritti nel 2019 sono a tasso variabile (quello con la Provincia di Vicenza con Euribor a 3 mesi e quello con Cassa Centrale con Euribor a 6 mesi, entrambi incrementati di spread fisso).

Posto quanto sopra, si informa che, al fine di ridurre gli oneri finanziari derivanti dai finanziamenti in essere, a febbraio 2025, si è proceduto al rimborso anticipato di una quota pari a 3 milioni di Euro del mutuo chirografario in essere con Cassa Centrale.

Nel prospetto che segue sono indicate le politiche della Società in materia di gestione del rischio finanziario. Ai fini di detta informativa, precisiamo che non sono stati considerati i crediti e i debiti di natura commerciale.

Strumenti finanziari	Politiche di gestione del rischio
Crediti finanziari	La Società non ha in essere alcun investimento finanziario
Depositi bancari e postali	Non sussistono rischi
Assegni	Il rischio è gestito attraverso un'attenta politica di selezione dei debitori ai quali viene concessa la possibilità di pagare mediante assegni importi di modesta entità
Denaro e valori in cassa	Non sussistono rischi
Debiti per finanziamenti	Il rischio è legato all'eventuale aumento <ul style="list-style-type: none"> - dell'Euribor a 3 mesi, tasso di riferimento del finanziamento in essere con la Provincia di Vicenza - dell'Euribor a 6 mesi, tasso di riferimento del finanziamento di 10,7 milioni di Euro sottoscritto con Cassa Centrale Banca
Altri debiti	Non sussistono rischi

Al fine di comprendere meglio l'andamento gestionale dell'esercizio in esame, si fornisce di seguito una riclassificazione del Conto Economico e dello Stato Patrimoniale e rispettivamente secondo il modello della produzione effettuata e secondo la metodologia finanziaria.

RICLASSIFICAZIONE DEL CONTO ECONOMICO
Secondo il modello della c.d. "produzione effettuata"

Aggregati	2024 (P1)	2023 (P2)	P1 - P2	P1 - P2 %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni (V)	18.130.719	16.852.326	1.278.393	7,59%
Corrispettivi e contributi	29.945.019	29.014.508	930.511	3,21%
Altri ricavi	3.595.978	3.488.043	107.935	3,09%
Valore della produzione tipica	51.671.716	49.354.877	2.316.839	4,69%
- Costi di produzione	24.391.349	23.725.291	666.058	2,81%
VALORE AGGIUNTO (V.A.)	27.280.367	25.629.586	1.650.781	6,44%
- Costo del personale	20.343.108	19.904.554	438.554	2,20%
MOL o EBITDA	6.937.259	5.725.032	1.212.227	21,17%
- Ammortamenti al netto dei contributi	3.221.323	3.568.179	-346.856	-9,72%

Aggregati	2024 (P1)	2023 (P2)	P1 - P2	P1 - P2 %
- Accantonamenti	2.716.411	2.357.150	359.261	15,24%
REDDITO OPERATIVO (EBIT)	999.525	-200.297	1.199.822	-599,02%
+/- Reddito della gestione finanziaria	-456.833	-303.114	-153.719	50,71%
REDDITO CORRENTE	542.692	-503.411	1.046.103	-207,80%
+/- Reddito della gestione straordinaria	-	1.506.662	-1.506.662	-100,00%
REDDITO ANTE IMPOSTE	542.692	1.003.251	-460.559	-45,91%
-Imposte dell'esercizio	302.778	377.134	-74.356	-19,72%
REDDITO NETTO (RN)	239.914	626.117	-386.203	-61,68%

Questa riclassificazione che sposta dagli altri ricavi i contributi in conto investimento in corrispondenza degli ammortamenti per nettizzarli e le sopravvenienze attive alla gestione straordinaria, evidenzia maggiormente il MOL/EBITDA dell'esercizio.

STATO PATRIMONIALE FINANZIARIO STANDARD

Impieghi	2024(P1)	2023(P1)	P1 - P2
Liquidità immediate (Li)	11.009.446	6.321.553	4.687.893
Liquidità differite (Ld)	14.916.681	17.418.855	-2.502.174
Rimanenze	1.272.432	1.289.130	-16.698
Totale attivo corrente (C)	27.198.559	25.029.538	2.169.021
Immobilizzazioni materiali	59.206.430	59.357.858	-151.428
Immobilizzazioni immateriali	91.034	186.562	-95.528
Immobilizzazioni finanziarie	28.050	27.693	357
Totale attivo fisso (I)	59.325.514	59.572.113	-246.599
Totale attività - Impieghi (K)	86.524.073	84.601.651	1.922.422
Fonti	2024(P1)	2023(P1)	P1 - P2
Passività correnti (Pc)	24.935.815	26.571.380	-1.635.565
Passività consolidate (DMI)	49.877.603	46.559.530	3.318.073
- di cui fondi per rischi ed oneri	7.484.147	5.274.359	2.209.788
- di cui Fondo TFR	2.717.025	3.174.710	-457.685
- di cui debiti esigibili oltre 12 mesi	5.939.706	10.529.841	-4.590.135
- di cui Risconti da contributi in c/investimento	33.736.725	27.580.620	6.156.105
Patrimonio netto (N)	11.710.655	11.470.741	239.914
Totale passivo e netto - Fonti (K)	86.524.073	84.601.651	1.922.422
Capitale investito (KO):	45.399.145	39.322.286	

STATO PATRIMONIALE FINANZIARIO STANDARD

Impieghi	2024	2023	Fonti	2024	2023
Immobilizzazioni immateriali	91.034	186.562	Patrimonio netto (N)	11.710.655	11.470.741
Immobilizzazioni materiali	59.206.430	59.357.858			
Immobilizzazioni finanziarie	28.050	27.693	Passività consolidate (DMI)	49.877.603	46.559.530
Rimanenze	1.272.432	1.289.130			
Liquidità differite (Ld)	14.916.681	17.418.855	Passività correnti (Pc)	24.935.815	26.571.380
Liquidità immediate (Li)	11.009.446	6.321.553			
Totale	86.524.073	84.601.651		86.524.073	84.601.651

14. NOTIZIE SULLA RIVALUTAZIONE DEGLI IMMOBILI

Nessuna rivalutazione di immobili è stata operata.

15. EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

EQUILIBRIO ECONOMICO E FINANZIARIO

Con riferimento al tema dell'equilibrio economico e finanziario della Società, il 2024 è il primo anno pieno in cui è diventato effettivo l'aumento delle tariffe introdotte nel corso del 2023. La ricaduta di tale aumento tariffario è stata determinante per il ristabilimento delle condizioni di equilibrio economico della gestione della Società che si riflette nella tenuta sul valore degli ammortamenti di periodo.

Nel 2025 la Società adotterà opportuni provvedimenti in contrasto all'evasione tariffaria, sia rivedendo le modalità di utilizzo dei titoli virtuali sia incrementando i controlli antievasione e la sensibilizzazione del personale di guida sul controllo in salita dei viaggiatori.

RISORSE DEL FONDO NAZIONALE TRASPORTI

Con riferimento alle risorse statali del Fondo Nazionale Trasporti, la Legge di bilancio dello Stato nr.207 del 30 dicembre 2024 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2025 e bilancio pluriennale per il triennio 2025 – 2027" all'art.1 c. 730 e 731 ha stabilito, da una parte, l'incremento del fondo per 120 mln€ per il 2025 dove, però, tale aumento sarà appannaggio delle sole regioni Lombardia, Lazio e Liguria (in relazione a quanto anche statuito dal cosiddetto Decreto Asset DI. nr.104/23 convertito nella Legge 136 del 9 ottobre 2023, che prevede la ripartizione del FNT di nuove percentuali di riparto che tengono conto dell'autofinanziamento delle regioni al sistema di trasporto pubblico), dall'altra parte, ha esteso anche al 2025 l'applicazione dei criteri di riparto del FNT già applicati dal 2020 al 2024 differendo al 30 giugno 2025 il termine per l'emanazione dei Livelli Adeguati di Servizio che si applicheranno dal 2026 per la suddivisione del 50% del Fondo (altrimenti le nuove percentuali di riparto sarebbero state applicate sull'intero ammontare dell'FNT già nel 2025).

Pertanto, le risorse assegnate dal FNT 2025 ad SVT dovrebbero risultare equivalenti a quelle assegnate nel 2024 (o di poco superiori, infatti il valore dello stanziamento dell'FNT del 2025 è leggermente superiore a quello del 2024).

Inoltre, è attesa nel 2025 l'erogazione della quota spettante alla Regione Veneto e, quindi, la successiva assegnazione ad SVT, del finanziamento straordinario dell'FNT pari a 50 mln€ stabilito nella Legge nr.189 del 9 dicembre 2024, art.1 c. 5-ter, a cui dovrebbero essere applicate le percentuali storiche di ripartizione.

INVESTIMENTI E PIANO INDUSTRIALE

Con riferimento alla tematica degli investimenti necessari alla Società è opportuno tener conto di una duplice esigenza: da una parte la pianificazione di nuovi investimenti impiantistici e tecnologici di essenziale importanza

per il servizio di trasporto pubblico per realizzare un upgrade del servizio soprattutto in riferimento ai sistemi di pagamento a bordo e all'affidabilità e tempestività dell'informazione all'utenza, dall'altra parte, la pianificazione degli investimenti impiantistici ed infrastrutturali per permettere all'Azienda di operare in conformità alle normative vigenti e ai loro aggiornamenti.

A questo proposito il Consiglio di Amministrazione ritiene prioritario procedere, durante il 2025, alla riedizione del Piano Industriale, per potersi dotare di un idoneo strumento per accedere ai finanziamenti statali/regionali/comunitari, dialogare con i maggiori istituti di credito e programmare gli acquisti di lavori, beni e servizi per poter agire e realizzare i nuovi investimenti.

Al tempo stesso questo strumento dovrà tenere in considerazione i programmi di sviluppo delle competenze della Società per l'esercizio della nuova linea BRT e, in generale, per la gestione di nuove tipologie di flotte di autobus.

E' all'attenzione dei Soci lo sviluppo futuro della Società anche a seguito della scadenza dell'affidamento derivante dal contratto in house providing di cui beneficia SVT.

ESG

Si evidenzia che il Decreto Legislativo 6 settembre 2024, n. 125 ("Decreto"), che ha dato attuazione alla direttiva (UE) 2022/2464 (Corporate Sustainability Reporting Directive, "CSRD"), ha sancito l'obbligo per SVT della rendicontazione di sostenibilità per il superamento dei limiti dimensionali indicati dall'articolo 11 del suddetto Decreto. Al proposito si segnala che è stata recentemente presentata alla Commissione europea una proposta di modifiche (cd "pacchetto Omnibus") alla Direttiva CSRD che prevede, tra le altre, il differimento di 2 anni dell'entrata in vigore per le imprese diverse dagli Enti di interesse pubblico e la modifica dei limiti quantitativi per individuare il perimetro delle aziende interessate. Non è quindi escluso che nei prossimi mesi venga modificata in tal senso la Direttiva europea e, conseguentemente, il Decreto.

Fermo restando quanto ad oggi previsto nella formulazione attuale del Decreto, la rendicontazione di sostenibilità:

- deve essere redatta a partire dal 1° gennaio 2025;
- deve essere inserita in un'apposita sezione della relazione sulla gestione specificatamente individuata e distinta;
- deve essere predisposta in conformità agli standard di rendicontazione – European Sustainability Reporting Standards (ESRS);
- dovrà essere soggetta all'attestazione di conformità da parte del soggetto incaricato della revisione legale del bilancio della Società, ovvero di altro revisore legale/società di revisione legale all'uopo accreditata.

In ogni caso per una Società come SVT, per la rilevanza del settore specifico relativo al trasporto pubblico e le ricadute che la sua operatività in tale settore ha sugli ambiti più evidenti e sottolineati dalla nuova normativa, si ritiene necessario orientarsi nella direzione di una maggiore aderenza a tali nuovi principi. E' quindi intenzione della

Società mettere in atto un piano preciso che consenta di valutare specifici obiettivi di sostenibilità da realizzare mediante un piano di intervento di durata pluriennale.

AGEVOLAZIONI E INTERVENTI PER AUMENTARE GLI UTILIZZATORI DEL MEZZO PUBBLICO

Con riferimento agli interventi di agevolazione tariffaria nel 2025, in relazione alla campagna abbonamenti annuali per gli studenti di agosto-ottobre, si auspica che la Provincia mantenga le agevolazioni tradizionalmente erogate ai residenti della Provincia di Vicenza (che includono i comuni contermini) e che il Comune di Vicenza confermi le agevolazioni istituite per gli studenti al primo anno delle superiori e quelle per il sostegno ai redditi bassi.

Si evidenziano, inoltre, alcune ulteriori iniziative, in particolare:

“Sali a bordo”, l’iniziativa della Regione del Veneto per incentivare l’uso di autobus e tram attraverso l’erogazione di un bonus di 200 euro per l’acquisto di abbonamenti annuali al trasporto pubblico urbano ed extraurbano con origine o destinazione Vicenza; il bando, rivolto ai maggiorenni in possesso di un veicolo a motore, si inserisce tra i progetti finalizzati alla riduzione dell’inquinamento atmosferico del territorio e sarà possibile richiedere il bonus fino al 31 agosto 2025.

“Smog free bus”, l’iniziativa del Comune di Vicenza e di SVT al fine di ridurre l’inquinamento e agevolare l’utilizzo dei mezzi pubblici che – per i nuovi tesserati al trasporto pubblico ed in possesso di un veicolo inquinante - mette a disposizione abbonamenti bimestrali gratuiti (corrispondente a n. 2 abbonamenti mensili consecutivi); L’agevolazione vale dal 01/01/25 fino ad esaurimento delle risorse disponibili e comunque per le domande pervenute entro il 30/04/25.

“Sharing Mobility”, l’iniziativa promossa dal Comune di Vicenza in collaborazione con SVT e Ridemovi, grazie a fondi ministeriali nell’ambito del Fondo Nazionale Trasporti, che permette ai possessori di abbonamenti annuali o mensili di SVT di ottenere sconti sull’utilizzo di biciclette (muscolari ed elettriche) e monopattini elettrici condivisi e consente così di combinare i vantaggi di utilizzo del mezzo pubblico con la praticità della bicicletta o del monopattino per recarsi alla fermata o per raggiungere la loro destinazione finale una volta scesi dal bus.

“Sostenibùs”, il progetto con cui SVT in collaborazione con Confidustria Vicenza sta cercando di promuovere l’utilizzo del trasporto pubblico locale per gli spostamenti casa-lavoro. Al questionario sottoposto alle Aziende presenti sul territorio vicentino hanno risposto più di 3700 persone impiegate in 244 aziende. Va sottolineato che è la prima volta che nel territorio provinciale sono stati analizzati i percorsi casa-lavoro con questo livello di dettaglio, in riferimento a tutte le zone produttive del Vicentino, e soprattutto con una finalità non semplicemente conoscitiva, ma di intervento concreto per migliorare il servizio rendendolo più aderente rispetto alle esigenze dei lavoratori. Gli interventi studiati sono stati messi a punto sulla base della mappatura delle zone produttive, privilegiando quelli con una maggiore facilità di realizzazione e dove è stato riscontrato un maggiore interesse potenziale per il progetto. Il 2025 diventerà quindi il banco di prova per la realizzazione di tali interventi che prevedono di rendere disponibile alle Aziende del territorio l’acquisto di pacchetti di abbonamenti per i propri dipendenti con una scontistica crescente in base al numero di abbonamenti acquistati dalla singola azienda.

Il 2025 diventa il periodo di prova per l'utilizzo dell'unica app per la prenotazione dei servizi a chiamata: il servizio serale nel Comune di Vicenza, che gode anch'esso della promozione dell'abbonamento mensile a metà prezzo nelle finalità dell'iniziativa di Sharing Mobility, ed il servizio diurno Perimetrò che è stato con febbraio 2025 rivisitato a livello organizzativo nelle zone servite.

SETTIMANA SCOLASTICA

Come già avvenuto nel corso del 2024 anche nel 2025 verrà approfondito il tema della gestione del servizio di trasporto alle scuole nell'ipotesi della settimana scolastica organizzata su 5 giorni anziché su 6, tenuto conto che 46 istituti sui 56 totali di Vicenza e provincia hanno già organizzato la settimana scolastica dal lunedì al venerdì. Al proposito saranno contattate tutte le scuole per la disamina delle esigenze didattiche in modo da verificare l'effettiva fattibilità e convenienza di questa operazione di riorganizzazione del servizio a partire dall'anno scolastico 2026-2027 in termini di orari e di frequenze dei mezzi.

La riduzione del servizio di TPL nella giornata di sabato potrebbe rispondere, come già evidenziato, a molteplici e diverse esigenze di efficientamento (non solo per il servizio di TPL), di maggiore sostenibilità ambientale e, auspicabilmente, di una migliore conciliazione dei tempi vita/lavoro del personale di guida, con la possibilità per lo stesso di poter usufruire, variando la programmazione, di un maggior numero di riposi nella settimana.

RECRUITMENT PERSONALE

La carenza di conducenti nel trasporto passeggeri con autobus è, come noto, considerata a livello nazionale ed internazionale una emergenza.

La ELA (European Labour Authority) già a marzo 2023 aveva evidenziato che un Paese su due in Europa aveva identificato come "grave" la carenza di conducenti di autobus. L'IRU (International Road Transport Union) nello stesso anno segnala come solo in Europa ci sia stato un incremento del 10% delle posizioni scoperte (105.000 posizioni) per questa professione (in Italia l'11%). In circa un caso su due la difficoltà di reperimento è motivata dalla mancanza di candidati. Gli studi stimano, inoltre, che tale carenza potrebbe raddoppiare entro il 2028. Sempre nel 2023 il rapporto ANAV su un campione di aziende aveva stimato la carenza su base nazionale in circa 8.200 posizioni scoperte di cui l'12% nel nord Italia; la criticità riguarda il 67% delle Aziende del settore TPL in Italia (al nord tale criticità riguarda il 98% delle aziende). Nell'indagine di Censis Confcooperative veniva sottolineato al proposito che la scarsa dinamica del ricambio generazionale, invecchiamento occupati, cambiamenti nelle aspettative che riguardano il lavoro siano tutti fattori che contribuiscono a mantenere "asincrono" l'incontro fra domanda e offerta di lavoro e che le carenze nel settore del trasporto potrebbero anche essere aggravate dall'evoluzione delle competenze e delle esigenze occupazionali dovute alla necessaria transizione verde.

SVT è impegnata nel reclutamento del personale viaggiante come sua priorità. Le iniziative messe in campo e che saranno messe in atto nel 2025 per reclutare nuove risorse e per far fronte alla formazione finalizzata alla acquisizione di patente e CQC sono qui di seguito riepilogate:

- Il Bando IFTS 1 “Tecniche per la conduzione di mezzi per il trasporto pubblico locale” finanziato dalla Regione Veneto (DGR 782 del 27/06/23) è il progetto a cui la Società ha aderito come partner operativo e che ha portato all’assunzione di 6 partecipanti. Vista la positiva esperienza della scorsa edizione, quale percorso di recruiting di nuovo personale, SVT ha aderito quale partner operativo/aziendale anche all’edizione 2024/2025 del progetto IFTS sempre finanziato dalla Regione Veneto per la formazione di conducenti di autobus (DGR 561 del 20/05/2024). Il percorso formativo per i n° 16 candidati selezionati ha avuto inizio lo scorso 17/12/2024. Il progetto troverà attuazione nel corso del 2025.
- Durante il 2025 si conta di dare inoltre attuazione al nuovo bando “Progetto giovani patenti” promosso lo scorso autunno che ha visto collocare in graduatoria 4 candidati.
- Verrà quindi pubblicato nei primi mesi del 2025 un bando per assunzione di personale in apprendistato professionalizzante (la ricerca è per 15 persone) che saranno assunte e che l’Azienda formerà durante il contratto di apprendistato per l’acquisizione dei titoli di guida superiori (patente D, DE e CQC persone) con spese a carico dell’azienda. Sono allo studio ulteriori iniziative per favorire l’inserimento anche di candidati già inseriti nel mondo del lavoro ma che vorrebbero cambiare professione e diventare autisti, garantendo idonea formazione per il conseguimento delle abilitazioni.
- Nel 2025 si pubblicheranno anche bandi di tipo tradizionale per il recruiting di personale già in possesso delle patenti e delle necessarie abilitazioni (al proposito si segnala che dal 1 dicembre 2022 ad oggi sono stati pubblicati nr. 8 bandi di selezione per candidati già in possesso delle patenti di guida).

Oltre alla difficoltà nel reperimento del personale autista, si aggiunge la difficoltà nel recruiting del personale di officina (meccatronici, carrozzieri ed elettrauti); nel corso del 2024 sono state indette alcune selezioni per il recruiting di figure di area manutenzione (meccanico, carrozziere ed elettrauto); in esito alle selezioni, che hanno registrato in ogni caso una adesione limitata e si è pervenuti all’assunzione di 2 figure. Nel 2025 saranno aperte ulteriori selezioni per l’assunzione di figure da collocare in organico nell’area manutenzione che si concluderanno nel corso dei primi mesi dell’anno.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Le relazioni industriali, svolte in un clima positivo fino alla fine del 2024, hanno registrato una situazione di stallo che ha portato alla proclamazione dello stato di agitazione, non ancora risolto, da parte di tre (su 4) delle sigle sindacali presenti in Azienda. Nel contempo anche a livello nazionale, la non risoluzione della tematica del finanziamento del rinnovo del CCNL (si ricorda che il contratto nazionale è scaduto a gennaio 2024) ha portato ad uno stallo, anche a livello locale, della contrattazione di secondo livello.

Si è ragionevolmente certi che nel 2025 vi sarà la decisione del Governo per la dotazione di risorse economiche alle Aziende atte a far fronte al rinnovo contrattuale e si auspica che a livello locale vi sia la ripresa del tavolo di negoziazione con uno spirito negoziale costruttivo e pragmatico. Sono, infatti, molteplici i temi di interesse sia per i Lavoratori che per l’Azienda rispetto ai quali trovare le opportune e auspicabili convergenze: da una parte, la

richiesta di incrementi economici per rendere più motivante l'appartenenza alla categoria di conducenti di linea e suscitare maggiore adesione alle iniziative di recruiting oltre ad ulteriori istanze in tema di organizzazione lavorativa, dall'altra parte, la richiesta di una maggiore disponibilità per garantire la copertura del servizio e l'apertura a diverse modalità lavorative anche in vista della possibile revisione dei servizi pubblici prevista nei prossimi anni.

INFRASTRUTTURE DELLA SOCIETA'

Il 2025 sarà molto significativo come primo anno di funzionamento del nuovo impianto di rifornimento a metano, finanziato con fondi PNC realizzato nel sito di Fusinieri. Sempre nel sito di Fusinieri sarà nel 2025 realizzato il sistema di ricarica/rifornimento dei bus elettrici finanziato dal PNRR, autobus anch'essi rientranti in tale finanziamento e che sono entrati in funzione alla fine del 2024.

Per adeguamento normativo del deposito Fusinieri, specificatamente sulle problematiche antincendio, si provvederà nel corso del 2025 ai necessari investimenti per l'adeguamento dei sistemi di rilevazione incendi e spegnimento, come da direttiva ricevuta dal Comando dei VVF, nonché del Piano trattamento acque.

Al contempo per il sito di Viale Milano proseguiranno nel corso del 2025 le interlocuzioni con Iricav2 per la determinazione del layout esecutivo della nuova autostazione che sarà realizzata nell'ambito del Progetto della Linea AV/AC Verona – Padova. Nel corso del 2024 si è riusciti a trovare una soluzione alternativa a quanto previsto nel progetto definitivo ottenendone una revisione, che permetterà la prosecuzione dell'attività nell'attuale autostazione di Viale Milano almeno fino alla costruzione della nuova autostazione e della viabilità di accesso alla stessa.

FLASH CHARGE

Nel 2025 sarà definita la configurazione e l'allestimento dei 16 autobus full electric a 18 m con tecnologia flash charge che saranno utilizzati per la linea BRT denominata "LAM Rossa". Nel contempo si stanno anche individuando le posizioni più idonee per le opere di infrastruttura che forniranno l'alimentazione a detti autobus lungo la linea.

INTERVENTI SULLA GESTIONE FINANZIARIA

E' intenzione della Società di anticipare la restituzione di quota parte del mutuo chirografario, acceso con Cassa Centrale nel 2019 per 11 mln€ a tasso variabile che ha ancora un capitale residuo di circa 8 ml€, per diminuire l'incidenza degli oneri finanziari sul 2025 e successivi bilanci. In considerazione dell'andamento dei tassi di interesse si stima una riduzione su base annua di circa 40k€ di incidenza degli oneri finanziari per ogni milione di rimborso anticipato.

CONTROLLO DI GESTIONE

Nel corso del 2024 SVT ha implementato un sistema di controllo di gestione basato su una reportistica periodica su supporto Excel a beneficio della Direzione e dell'amministrazione della Società che permette l'identificazione e la lettura del Conto Economico mensilizzato della Società su 4 Business Unit.

Le Business Units sono identificate nella reportistica gestionale della Società e si riferiscono alle aree di erogazione del servizio di TPL (Servizio urbano di Vicenza, Servizio extraurbano, Servizio urbano di Bassano del Grappa, Servizio urbano di Valdagno e Recoaro).

AGENZIE DI BACINO

E' tutt'ora in discussione in seconda commissione il PdL 237 di revisione della Legge regionale nr.25/1998 in merito al trasporto pubblico locale. Tale progetto di riorganizzazione ha lo scopo di istituire le agenzie di bacino aventi personalità giuridica, come peraltro già fatto in altre regioni italiane; tale cambiamento avrà una sensibile ricaduta nell'ambito della governance dei servizi di trasporto pubblico e permetterà di recuperare risorse per il settore.

16. ELENCO SEDI SECONDARIE

La Società non ha sedi secondarie ma soltanto quattro depositi periferici, rispettivamente a Vicenza in Viale Fusinieri, a Romano d'Ezzelino, a Valdagno e a Schio. Sono privi di autonomia gestionale e preposti unicamente al coordinamento dei turni di servizio del personale e degli autobus.

17. RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO ex Art. 6, comma 4, del Decreto Lgs. 175/2016

La Società Vicentina Trasporti, alla data di stesura del presente documento, è una srl partecipata al 65,34% dalla Provincia di Vicenza ed al 34,66% dal Comune di Vicenza ed è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di entrambi i Soci.

La Società, in quanto società a controllo pubblico di cui all'art. 2. Co.1, lett. m) del D.Lgs. 175/2016 è tenuta, ai sensi dell'art. 6. Co. 4, D.Lgs. cit. a predisporre annualmente, a chiusura dell'esercizio sociale, e a pubblicare contestualmente al bilancio di esercizio, la relazione sul governo societario, la quale deve contenere:

- a. specifico programma di valutazione del rischio aziendale (ar. 6, co. 2, D.Lgs. 175/2016)
- b. relazione sul monitoraggio e verifica del rischio di crisi aziendale
- c. indicazione degli strumenti integrativi al governo societario adottati ai sensi dell'art. 6, co. 3; ovvero delle ragioni della loro mancata adozione (art. 6, co.5).

A. PROGRAMMA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE – ex art. 6, co. 2, D.Lgs. 175/2016

In sede di applicazione della normativa la Società, anche in relazione alla propria peculiare compagine sociale nonché con riferimento alle attività realizzate, non ha ritenuto di predisporre ed adottare specifici programmi di valutazione del rischio aziendale, atteso che:

- viene assicurata la continuità aziendale in forza della Delibera dell'Ente di Governo n. 2/2017 del 31 luglio 2017, in cui è stato stabilito di procedere, a favore di SVT, all'affidamento in house providing del servizio di trasporto pubblico locale del bacino Provinciale di Vicenza, in conformità con il diritto UE e nazionale e, in particolare, in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) n. 1370/2007.

L'affidamento del servizio "in house", iniziato il 30 settembre 2017, ha la durata di nove anni e scade il 31 dicembre 2026.

- gli indicatori considerati significativi per la Società fanno riferimento alle seguenti aree di interesse: (i) gestione negativa per 3 esercizi consecutivi: NEGATIVO; (ii) le perdite abbiano eroso il patrimonio netto in misura superiore al 10%: NEGATIVO; (iii) la relazione del Collegio Sindacale ponga dubbi sulla continuità aziendale: NEGATIVO;
- gli indici di bilancio riportati nella presente relazione hanno registrato un miglioramento rispetto all'esercizio precedente
- la società è tenuta ad effettuare un monitoraggio continuo sull'andamento economico e finanziario anche in attuazione a quanto previsto dagli articoli 23. Controllo analogo – 24. Budget annuale e pluriennale – 25. Relazione semestrale ai Soci – 26. Preconsuntivo e relazione sulla gestione – 27. Consuntivo e relazione sulla gestione dello Statuto Sociale
- la società ritiene di avere un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato alla natura e alle dimensioni dell'impresa, anche in funzione della rilevazione tempestiva della crisi d'impresa e della perdita della continuità aziendale.

B. RELAZIONE SUL MONITORAGGIO E VERIFICA DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE

LA SOCIETÀ opera nel settore del trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, principalmente all'interno del territorio provinciale di Vicenza e presta la propria attività aziendale in forza di un contratto di servizio sottoscritto in data 29 settembre 2017 con l'Ente di Governo del bacino territoriale di Vicenza della durata di nove anni, scadente il 31 dicembre 2026, che prevede un corrispettivo chilometrico per l'esercizio dell'attività di trasporto pubblico.

COMPAGINE SOCIALI: l'assetto proprietario della Società al 31 dicembre 2024 è il seguente:

Società	Quota di partecipazione	Capitale sociale versato
Comune di Vicenza Partecipazione in SVT acquistata da AIM Mobilità srl in data 26 settembre 2017	34,66%	Euro 3.466.030,64
Provincia di Vicenza Partecipazione assegnata da FTV spa in data 29 dicembre 2017	65,34%	Euro 6.533.969,36
Totale capitale sociale interamente versato	100%	Euro 10.000.000,00

ORGANO AMMINISTRATIVO: è gestita da un Consiglio di Amministrazione composto di tre membri, nominato dall'assemblea dei Soci in data 27 maggio 2024 e con durata sino all'approvazione del bilancio di esercizio al 31/12/2026. E' stato nominato Presidente MARCO SANDONA' mentre per la carica di consigliere sono attualmente in carica ANTONIO MARCO DALLA POZZA e MARIA SIBILLA VALENTE.

ORGANO DI CONTROLLO: è presente un Collegio Sindacale composto di tre sindaci effettivi e due sindaci supplenti nominati il 29 aprile 2022 e con durata sino all'approvazione del bilancio di esercizio al 31/12/2024. Presidente del Collegio Sindacale – Dott. Alessandro Caldana e sindaci effettivi Dott. Clemente Peserico e Dott.ssa Elena Bortignon.

REVISIONE LEGALE DEI CONTI: la revisione legale dei conti è stata affidata in data 11 luglio 2022 alla Società CROWE Bompani S.p.A per gli esercizi 2022 – 2023 – 2024.

DIRETTORE GENERALE: Ing. Franco Ettore Viola nominato dal Consiglio di Amministrazione del 26 luglio 2021, con un incarico della durata di tre anni, rinnovabile a termini di legge, con decorrenza dal 01 settembre 2021. In esecuzione della delibera del CdA del 21.07.2023 il contratto di lavoro in essere è stato prorogato fino al 31.08.2026. Il Direttore Generale opera in forza anche di una procura speciale sottoscritta in data 01 settembre 2021.

PERSONALE: al 31.12.2024 la Società ha in forza n. 417 persone di cui 2 dirigenti, 5 quadri, 58 impiegati e 352 operai.

ANALISI DI BILANCIO: si è articolata nelle seguenti fasi:

- raccolta delle informazioni ricavabili dai bilanci, dalle analisi di settore e da ogni altra fonte significativa
- riclassificazione dello stato patrimoniale e del conto economico
- elaborazione di strumenti per la valutazione dei margini e degli indici
- comparazione dei dati relativi all'esercizio corrente con due esercizi precedenti.

La seguente tabella evidenzia l'andamento degli indici e margini di bilancio considerati nel periodo oggetto di esame:

STATO PATRIMONIALE	2024	2023	
Margini:			
Margine di tesoreria [$MT = (LD + LI) - PC$]	990.312	-2.830.972	> 0 = positivo
Margine di struttura [$MS = CN - AF$]	-47.614.859	-48.101.372	La differenza negativa è coperta dalle passività consolidate nel 2024 e per 46 Mln nel 2023
Margine di disponibilità [$MD = Ac - Pc$]	2.262.744	-1.541.842	> 0 = positivo

STATO PATRIMONIALE	2024	2023	
Indici:			
Indice di liquidità primaria [$(Li+Ld)/Pc$]	1,04	0,89	> 0 = positivo
Indice di liquidità secondaria ($Li+Ld+Rimanenze$)/ Pc	1,09	0,94	> 0 = positivo
Indice di copertura delle immobilizzazioni [N/I]	0,20	0,19	=>1 : il capitale proprio finanzia completamente gli investimenti; < 1 : l'impresa ha fatto ricorso a fonti di finanziamento esterne
Indice di copertura delle immobilizzazioni [$(N+DMI)/I$]	1,04	0,97	> 1,50 = positivo
Indipendenza finanziaria (N/I)	20%	19%	E' considerato normale un rapporto compreso tra il 30% e il 60%,
Leverage (T/N)	3,51	3,97	

Conto ECONOMICO	2024	2023
Margini:		
Margine Operativo Lordo (MOL)	6.937.259	5.725.032
Risultato operativo (EBIT)	999.525	-200.297
Indici:		
Return on Equity (ROE)	2,05%	5,46%
Return on Investment (ROI)	2,20%	-0,51%
Return on Sales (ROS)	1,93%	-0,41%

ALTRI INDICI E INDICATORI	2024	2023
Indice di rotazione del capitale investito (ROT)	0,84	0,85
Rapporto tra PFN e EBITDA	0,02	-2,05
Rapporto tra PFN e NOPAT	-0,16	-20,34
Rapporto D/E (Debt/Equity)	0,93	1,58
Rapporto oneri finanziari su MOL	9,11%	11,14%

CONCLUSIONI: i risultati di monitoraggio condotto in funzione degli adempimenti prescritti inducono l'organo amministrativo a ritenere che il rischio di crisi aziendale relativo alla Società sia da escludere.

C. STRUMENTI INTEGRATIVI DI GOVERNO SOCIETARIO

Nella tabella che segue si indicano gli strumenti integrativi di governo societario adottati:

Riferimenti normativi	Oggetto	Strumenti adottati	Motivi della mancata integrazione
Art. 6 comma 3 lett. a)	Regolamenti interni	Regolamento per l'acquisto di beni, servizi e lavori	
		Regolamento per il reclutamento e le progressioni del personale	
Art. 6 comma 3 lett. b)	Ufficio di controllo interno		<i>si ritiene l'integrazione non necessaria in considerazione delle dimensioni della Società, della natura di Società in house di SVT, e della presenza di adeguata struttura gestionale interna</i>
Art. 6 comma 3 lett. c)	Codice di condotta	Modello di organizzazione e gestione ex D.Lgs. 231/2001	
		Codice etico	
		Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza ex L. 190/2012	
		Relazione annuale responsabile prevenzione corruzione	
Art. 6 comma 3 lett. d)	Programmi di responsabilità sociale		<i>si ritiene al momento l'integrazione non necessaria, data la struttura organizzativa e l'attività svolta</i>

Vicenza, 25 Marzo 2025

Il Presidente
Marco Sandonà