

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 2025**

INDICE

1. SITUAZIONE DELLA SOCIETA'	pag..... 5
2. ANDAMENTO E RISULTATO DELLA GESTIONE	pag. 5
3. PERSONALE	PAG..... 8
4. PRINCIPALI INVESTIMENTI	pag..... 9
5. CERTIFICAZIONI DEI SISTEMI DI GESTIONE QUALITA', AMBIENTE, SICUREZZA	pag. 10
6. CYBERSECURITY AZIENDALE	pag. 11
7. CUSTOMER SATISFACTION	pag. 11
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. 12
10. ATTIVITA' DI DIREZIONE E COORDINAMENTO.....	pag. 13
11. NOTIZIE SULLE AZIONI PROPRIE E/O DI SOCIETA' CONTROLLANTI POSSEDUTE DALLA SOCIETA'	pag. 13
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. 13
13. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI LA SOCIETA' E' ESPOSTA	pag. 13
14. NOTIZIE SULLA RIVALUTAZIONE DEGLI IMMOBILI.....	pag. 16
15. EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	pag. 16
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 2025 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 30 giugno 2031.

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. Successivamente, in data 29 aprile 2024, al fine di dare attuazione a programmi di sviluppo della Società, è stato 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

Nel 2025 il servizio di trasporto pubblico locale nella Provincia di Vicenza e nel capoluogo si è svolto in maniera regolare, registrando un lieve incremento di passeggeri trasportati, in linea con il trend positivo degli ultimi anni e l'andamento di settore che sta via via recuperando il numero degli utenti del 2019, dopo la flessione del periodo Covid.

Solo alla fine dell'anno la Società ha potuto registrare il livello di assegnazione del Fondo Nazionale Trasporti che nel 2025 ha confermato il trend di crescita programmato dal 2022 ed ha, inoltre, registrato un ulteriore contributo straordinario, non programmato. Tuttavia rimane elevato il gap strutturale del settore per il mancato adeguamento del fondo all'inflazione che ha provocato nel tempo la progressiva erosione del potere di acquisto con un differenziale stimato in circa il doppio del valore dell'incremento registrato negli ultimi 4 anni.

Come noto, la città di Vicenza e quindi SVT saranno fortemente impattati dall'avanzamento del progetto dell'alta velocità *Linea AV-AC Verona – Padova 2° lotto Attraversamento di Vicenza*, a partire dal 2026. Nel 2025 si sono fatte importanti scelte progettuali.

In continuità con quanto stabilito nel protocollo di intesa siglato a fine 2023 da Provincia di Vicenza, Comune di Vicenza, Iricav2 ed SVT, tali scelte hanno riguardato la collocazione del deposito per gli autobus flash charge nei pressi dell'attuale deposito di Viale Milano anziché nella zona di Vicenza est, l'espansione dell'area di parcheggio di Viale Milano in vista dei lavori che interverranno nell'attuale configurazione dell'autostazione, lo sviluppo di un concept progettuale per l'unificazione delle sedi di Vicenza di SVT in un'unica sede nell'area della attuale sede di Viale Milano e nelle aree ad essa attigue, la revisione del progetto originale di infrastruttura della linea BRT per ottimizzare il numero delle stazioni di ricarica alle prestazioni effettive offerte dai veicoli flash charge.

Si evidenziano alcune delle modifiche realizzate nel corso del 2025 che sono state significative e produttive in termini incrementali per l'utilizzo del TPL. In particolare, per il servizio urbano di Vicenza il prolungamento della linea Centrobuss all'interno dell'Ospedale San Bortolo e l'estensione del servizio serale nelle ore notturne del venerdì, per il servizio urbano di Bassano il nuovo servizio di navette per l'istituto Parolini a Pove del Grappa, per il servizio extraurbano l'estensione del servizio della linea E41 a san Floriano di Marostica.

A conferma dell'andamento regolare del servizio di trasporto svolto, l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 ha registrato un utile di Euro 495.604 con incrementi rispetto all'esercizio precedente sia del valore della produzione (+2,2%) sia dei costi della produzione (+2,4%).

La differenza tra valore e costo della produzione registra il valore positivo pari a 944 k€, in linea con quello dell'anno precedente.

L'andamento positivo della gestione caratteristica ha determinato per la Società la possibilità di abbassare l'indebitamento con la restituzione anticipata, avvenuta a febbraio 2025, di una quota capitale pari a 3 mln€ del mutuo chirografario di 10,7 mln € acceso con cassa Centrale Banca nel 2019 e scadente nel 2035.

A fine 2025 si conferma il trend positivo degli introiti da titoli di viaggio, che registrano un ulteriore lieve incremento rispetto ai valori pre-pandemia (+3,6%), mentre si rileva una lieve flessione rispetto al 2024 (-0,6% pari a 107 k€) che, tuttavia, si trasforma in un aumento (+1%) se si depura l'esercizio 2024 dall'effetto positivo derivante dalla vendita di titoli di viaggio legati all'adunata nazionale degli alpini.

Risultano in aumento le quantità di abbonamenti annuali vendute rispetto all'anno precedente (+7,38% con +1.710 unità), di cui il 35%, pari a 596 unità, riferite ai servizi urbano e suburbano di Vicenza, e il rimanente 65% pari a 1.114 unità, riferite ai servizi extraurbano e urbani minori.

Descrizione	Anno 2024	Anno 2025	2025 vs. 2024
Quantità biglietti venduti	2.741.611	2.688.816	-1,93%
<i>di cui venduti a bordo</i>	426.376	400.632	-6,04%
Quantità abbonamenti settimanali e mensili venduti	124.979	121.161	-3,05%
Quantità abbonamenti annuali venduti	23.160	24.870	7,38%
Proventi dalla vendita di titoli di viaggio	17.931.551	17.843.743	-0,49%
Numero passeggeri trasportati	26.943.849	27.495.490	2,05%

Il calo della quantità dei biglietti venduti dell'1,93% 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 è stato oggetto di riflessione anche nella gestione delle trattative degli accordi di secondo livello con il personale.

Complessivamente si registra un aumento nella stima del numero di passeggeri trasportati del +2,05% rispetto al 2024, pari a 551.641 unità per un totale di 27.495.490. L'incremento dimostra come la riduzione registrata nelle vendite di biglietti e di abbonamenti settimanali / mensili sia stata più che compensata dalle maggiori vendite di abbonamenti annuali.

L'evasione tariffaria si è mantenuta in linea con quella dell'anno precedente e rappresenta, comunemente alle altre Società operanti nel trasporto pubblico, un fenomeno culturale del tutto negativo di parte della popolazione. Il tasso di evasione è passato dal 5,13% del 2024 al 5,38% del 2025.

Si evidenzia, inoltre, che, i controlli complessivi del regolare possesso dei titoli di viaggio nel corso del 2025 sono aumentati anche grazie all'esternalizzazione del servizio di controlleria e con essi anche il valore delle multe riscosse. Il gruppo interno di personale SVT, preposto alle verifiche dei titoli, è stato sostanzialmente impiegato in guida per coprire le esigenze di regolarità del servizio.

Sul fronte dei corrispettivi da contratti di servizio si registra un incremento del 20% rispetto alle assegnazioni "storiche" in virtù del Decreto 14061 del 30.12.2025 – allegato B) e C) che assegna impegna ed eroga ulteriori finanziamenti per l'esercizio 2025.

La Regione Veneto, con DGR n. 447 del 2 maggio 2025, nel definire il riparto dei finanziamenti per il 2025 ha confermato le disposizioni dettate con D.G.R. n. 1487 del 16.12.2024, per quanto attiene alla facoltà, lasciata agli Enti di Governo nell'ambito della loro competenza pianificatoria e gestionale, di ammettere una flessibilità della produzione chilometrica entro il limite del 10% rispetto al livello dei servizi minimi fissato dalla Giunta regionale senza determinare riduzioni dei corrispettivi totali a livello di bacino.

Rispetto all'esercizio precedente, il 2025 registra una diminuzione nel costo medio dei carburanti maggiormente consumati: gasolio (-4,2%) e metano (-11,8%). La scarsa incidenza dei consumi di GPL rispetto agli altri carburanti rende l'aumento rilevato nel 2025 poco significativo in termini complessivi. A partire da gennaio 2025 è entrata in esercizio la flotta di mezzi alimentati ad energia elettrica.

Si rileva, inoltre, una diminuzione nella quantità consumata di gasolio rispetto al 2024 in considerazione del progressivo spostamento del parco mezzi verso un'alimentazione a metano e una lieve riduzione nella quantità consumata di metano in funzione dell'entrata in servizio degli autobus elettrici, se pur non a pieno regime perché in attesa che venga completato l'impianto di ricarica. Dei costi per materie prime, pari complessivamente a 6,8 mln Euro, l'acquisto di carburanti rappresenta il 76%.

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 2025 è stato pari a 590K Euro.

3. PERSONALE

Il costo del personale, nel rispetto degli obiettivi indicati dai Soci, ha registrato un incremento complessivo del 4,5% riconducibile, principalmente, agli oneri relativi al rinnovo CCNL, efficace a partire dal 1 marzo 2025, e agli accordi di secondo livello.

L'aumento di costo del rinnovo del CCNL, al momento, risulta essere totalmente a carico delle aziende di trasporto. Al proposito il Decreto Legislativo n. 43 del 28.03.2025, nello stabilire la rideterminazione delle aliquote dell'accisa sulla benzina e sul gasolio, ha stabilito che le conseguenti maggiori entrate siano destinate ad incrementare il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello stato al finanziamento del rinnovo del CCNL autofertramvieri.

Ad oggi, il MIT, per il tramite della Regione Veneto, ha avviato una prima attività di raccolta dati finalizzata alla quantificazione delle risorse necessarie.

Nel corso dell'anno si sono conclusi positivamente degli accordi di II° livello con le Organizzazioni Sindacali nell'ambito del percorso di equiparazione e armonizzazione del trattamento economico e normativo del personale, con la sottoscrizione nei mesi di giugno, luglio ed agosto di tre importanti accordi volti ad incentivare la presenza dei lavoratori in Azienda e contrastare il fenomeno dell'assenteismo nonché incentivare i controlli del regolare possesso del titolo di viaggio alla salita dell'utente sul mezzo pubblico. Si è inoltre pervenuti a novembre 2025 alla sottoscrizione dell'accordo per il riconoscimento del Premio di Risultato 2025.

Permane nel corso del 2025 la nota difficoltà di settore nel reperimento del personale di guida e di officina.

Nel corso dell'anno 2025 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 operatori di esercizio e di operai di officina.

Per far fronte al turnover 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 l'Apprendistato professionalizzante finalizzato all'acquisizione di CQC, patente DE e la qualifica di Operatore di esercizio) e i progetti IFTS in collaborazione con Enti terzi di formazione (adesione quale partner operativo al nuovo bando IFTS 2025-2026 co-finanziato dalla Regione Veneto con DGR 680 del 17/06/2025).

Nel complesso si è registrata l'uscita di 34 unità di cui 14 per dimissioni volontarie, 17 per pensionamento e 3 per risoluzione del contratto.

Le uscite del personale hanno riguardato i comparti movimento con 32 unità e l'area manutentiva con 2 unità.

Per quanto attiene, invece il personale neoassunto si segnala l'inserimento di 36 unità di cui 34 tra il personale viaggiante 2 unità in area manutenzione e 2 unità in ambito amministrativo.

Complessivamente il numero medio dei dipendenti in corso d'anno è stato di 416 unità attestandosi al 31 dicembre 2025 in 419 persone di cui 2 dirigenti, 7 quadri, 59 impiegati e 351 operai di cui 328 operatori di esercizio. Tali valori comprendono nr. 1 unità riferita a operaio dimissionario al 31.12.2025. L'organico al 01.01.2026 era quindi pari a 418 unità.

Per quanto riguarda il contenzioso 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 nel corso dell'anno 2025 si è avviato un percorso conciliativo che ha portato alla riduzione dei contenziosi pendenti.

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 alla natura pubblica della Società. È stata data attuazione ai Piani di Formazione finanziati con le risorse accumulate nel conto formazione aziendale, in virtù degli accordi sindacali specifici per la parte formazione del personale siglati con la RSU il 18.04.2025, oltre ad altre iniziative di formazione mirata.

4. PRINCIPALI INVESTIMENTI

Con riferimento ai principali investimenti effettuati dalla Società nel corso del 2025, si riferisce quanto segue:

- **Impianti**

A gennaio 2025 è diventato operativo il 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.

- **Attrezzatura**

Sono stati acquistati n. 3 stazioni di ricarica mobili da utilizzare per la ricarica degli autobus elettrici in servizio a Vicenza, in attesa del completamento dell'impianto di ricarica di tipo "over night"

- **Autobus**

Nel corso del 2025 sono stati immatricolati n. 10 autobus nuovi per un investimento totale di Euro 4.043.055 così suddivisi:

Numero autobus	Servizio di destinazione	Importo investimento	misura di contribuzione	importo contribuito dell'anno
5	Extraurbano bipiano - alimentazione a gasolio	2.457.500,00	DGR n. 1115/2023 -PSNMS DPCM 1360/2019 art. 5 Primo quinquennio 2018-2023	1.138.314,00
3	Urbano - alimentazione a gasolio	717.480,00		321.419,00
1	Urbano – alimentazione a metano	374.640,00		150.508,00
1	Interurbano elettrico)	493.435,00		294.304,00
10	TOTALI	4.043.055,00		1.904.545,00

Si ricorda, inoltre, che nel 2025 sono stati sottoscritti i contratti per l'acquisto di totale n. 10 autobus di cui n. 7 (12 mt). elettrici per l'area urbana di Vicenza e l'area pedemontana della provincia finanziati con il POR Veneto FESR 2021-2027, n. 2 (12 mt.) a metano, n. 1 (12 mt.) elettrico finanziati con DGR 257/2024 – art. 5 DPCM 1360.

- **Investimenti in corso**

Si rileva infine che:

- relativamente all'impianto di ricarica di tipo "over night", per la flotta di autobus elettrici di SVT, a gennaio 2025 è stato approvato il progetto esecutivo e successivamente è stato aperto il cantiere. L'impianto dovrebbe entrare in funzione entro il primo semestre del 2026;
- a dicembre 2025 sono stati acquistati n. 5 autobus a metano 18 mt. classe II bacino extraurbano che saranno immatricolati nei primi mesi del 2026
- nel corso del 2025 è stato liquidato il 20% del 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".

Contributi in conto investimenti

A titolo di finanziamento degli investimenti effettuati, nel 2025 sono registrati contributi per un totale di Euro 5.855.900 di cui Euro 1.947.560 a fronte di acquisti di autobus elettrici immatricolati nel 2024, Euro 1.904.545 a fronte di acquisto di autobus immatricolati nel 2025, Euro 552.901 a titolo di acconto a fronte di acquisto di autobus che saranno immatricolati nel 2026 ed Euro 1.450.894 a titolo di acconto per la costruzione dell'impianto di ricarica degli autobus elettrici di tipo "over night".

5. CERTIFICAZIONI DEI SISTEMI DI GESTIONE DELLA QUALITÀ, 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.

6. CYBERSECURITY AZIENDALE

La Legge n. 28 giugno 2024, n. 90 rubricata "Disposizioni in materia di rafforzamento della cybersicurezza nazionale e di reati informatici" inserisce nel proprio ambito di applicazione le società di trasporto pubblico urbano con bacino di utenza non inferiore a 100.000 abitanti, le società di trasporto pubblico extraurbano operanti nell'ambito delle città metropolitane e le società in house che forniscono i servizi di trasporto sopra indicati. Anche la nostra Società rientra pertanto nel suddetto perimetro normativo. Il 30/12/2025 la Società riceveva dall'ACN (Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale) la notifica di individuazione quale soggetto NIS importante in relazione ai "Soggetti che forniscono servizi di trasporto pubblico locale", di cui all'allegato IV del decreto legislativo 4 settembre 2024, n. 138 di recepimento della Direttiva NIS2.

Nel corso dell'esercizio 2025, la società ha avviato le attività necessarie per l'adeguamento agli obblighi in materia di cybersicurezza previsti dalla normativa vigente, provvedendo alla nomina del referente e alle comunicazioni richieste all'ACN. Sono state inoltre effettuate le registrazioni previste dal quadro NIS/NIS2, con iter ancora in corso per la conferma dell'inclusione tra i soggetti importanti.

Parallelamente, è stata affidata a un soggetto esterno un'attività di analisi preliminare (due diligence e gap analysis), finalizzata all'individuazione degli interventi necessari per il rafforzamento della resilienza informatica, cui è stata data progressiva attuazione, anche attraverso specifiche iniziative formative.

La società ha inoltre proseguito nell'aggiornamento dei sistemi informatici e nell'implementazione di strumenti per la gestione delle vulnerabilità, l'aggiornamento remoto dei sistemi e il monitoraggio continuo dell'esposizione ai rischi di cybersicurezza. Contratti

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 con questionario strutturato con modalità di rilevazione mista sia on line (CAWI Computer Assisted Web Interview) , - pubblicizzata tramite sito e social - che diretta alla clientela mediante interviste face to face.

Le indagini di Customer Satisfaction valide per l'esercizio 2025 sono in fase di effettuazione e si concluderanno entro marzo 2026.

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 30.05.2023 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	7.167 Crediti verso clienti 2.993.277 Crediti per fatture da emettere	759.515 Crediti per Bando periferie 1.106 Smog free – quota a carico del Comune 102.829 Sharing Mobility e abbonamenti servizio serale a chiamata	-	2.700 Contributo PNRR - Misura M2 C2-4.4 sub-investimento 4.4.1 "bus" da restituire

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	4.712.906 Crediti per fatture da emettere e contributi	-	-	2.259.655 Finanziamento a 9 anni erogato nel 2018 – scadenza ultima rata 31.12.2027 44.790 Per interessi sul finanziamento 509.186 per rate locazione immobili – marzo 2025 - febbraio 2026

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 2025 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 ha formulato 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, il taglio dei tassi che la BCE ha messo in atto a partire da giugno 2024 ha migliorato la situazione debitoria della società.

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, 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 - 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	2025 (P1)	2024 (P2)	P1 - P2	P1 - P2 %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni (V)	18.023.346	18.130.719	-107.373	-0,59%
Corrispettivi e contributi	31.923.511	29.945.019	1.978.492	6,61%
Altri ricavi al netto dei contributi c/investimento	2.592.857	3.595.978	-1.003.121	-27,90%
Valore della produzione tipica	52.539.714	51.671.716	867.998	1,68%
- Costi di produzione	24.395.496	24.391.349	4.147	0,02%
VALORE AGGIUNTO (V.A.)	28.144.218	27.280.367	863.851	3,17%
- Costo del personale	21.256.514	20.343.108	913.406	4,49%
MOL o EBITDA	6.887.704	6.937.259	-49.555	-0,71%
- Ammortamenti al netto dei contributi	2.981.389	3.221.323	-239.934	-7,45%
- Accantonamenti	2.962.273	2.716.411	245.862	9,05%
REDDITO OPERATIVO (EBIT)	944.042	999.525	-55.483	-5,55%
+/- Reddito della gestione finanziaria	-228.495	-456.833	228.338	-49,98%
REDDITO CORRENTE	715.547	542.692	172.855	31,85%
+/- Reddito della gestione straordinaria	-	-	0	
REDDITO ANTE IMPOSTE	715.547	542.692	172.855	31,85%
-Imposte dell'esercizio	219.943	302.778	-82.835	-27,36%
REDDITO NETTO (RN)	495.604	239.914	255.690	106,58%

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

STATO PATRIMONIALE FINANZIARIO STANDARD

Impieghi	2025(P1)	2024(P1)	P1 - P2
Liquidità immediate (Li)	6.053.418	11.009.446	-4.956.028
Liquidità differite (Ld)	15.454.781	14.916.680	538.101
Rimanenze	1.262.486	1.272.432	-9.946
Totale attivo corrente (C)	22.770.685	27.198.558	-4.427.873
Immobilizzazioni materiali	65.880.748	59.206.429	6.674.319
Immobilizzazioni immateriali	5.751	91.034	-85.283
Immobilizzazioni finanziarie	28.050	28.050	0
Totale attivo fisso (I)	65.914.549	59.325.513	6.589.036
Totale attività - Impieghi (K)	88.685.234	86.524.071	2.161.163
Fonti	2025(P1)	2024(P1)	P1 - P2
Passività correnti (Pc)	23.136.103	24.935.815	-1.799.712
Passività consolidate (DMI)	53.342.873	49.877.603	3.465.270
- di cui fondi per rischi ed oneri	8.874.292	7.484.147	1.390.145
- di cui Fondo TFR	2.507.991	2.717.025	-209.034
- di cui debiti esigibili oltre 12 mesi	4.937.389	5.939.706	-1.002.317
- di cui Risconti da contributi in c/investimento	37.023.201	33.736.725	3.286.476
Patrimonio netto (N)	12.206.258	11.710.653	495.605
Totale passivo e netto - Fonti (K)	88.685.234	86.524.071	2.161.163
Capitale investito (KO):	48.831.864	45.399.144	

STATO PATRIMONIALE FINANZIARIO STANDARD

Impieghi	2025	2024	Fonti	2025	2024
Immobilizzaz.immateriali	5.751	91.034	Patrimonio netto (N)	12.206.258	11.710.653
Immobilizzaz. materiali	65.880.748	59.206.429			
Immobilizzaz. finanziarie	28.050	28.050	Passività consolidate (DMI)	53.342.873	49.877.603
Rimanenze	1.262.486	1.272.432			
Liquidità differite (Ld)	15.454.781	14.916.680	Passività correnti (Pc)	23.136.103	24.935.815
Liquidità immediate (Li)	6.053.418	11.009.446			
Totale	88.685.234	86.524.071		88.685.234	86.524.071

14. NOTIZIE SULLA RIVALUTAZIONE DEGLI IMMOBILI

Nessuna rivalutazione di immobili è stata operata.

15. EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE
CONTINUITA' AZIENDALE

Il 31 dicembre 2026 scade l'affidamento attuale derivante dal contratto in house providing di cui beneficia SVT.

L'Assemblea Soci sulla base della relazione predisposta dalla Società, nella seduta del 23.12.2025, ha valutato sussistere le condizioni previste dall'art.4 par. 4 c.1 del regolamento europeo CE 1370/2007, che prevede la possibilità di prorogare l'attuale contratto di servizio per un periodo pari alla metà della durata dell'affidamento in essere *"se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto"*.

Si attendono, pertanto, le decisioni dei relativi organi nonché conseguentemente la predisposizione da parte dell'Ente di Governo degli atti di proroga per un periodo di tempo pari alla metà della durata dell'affidamento originario, così come previsto dal citato regolamento europeo e cioè fino a giugno 2031.

Sulla base di tale orientamento, la Società ha sottoposto all'approvazione dell'Assemblea dei Soci, con esito positivo, il nuovo piano industriale per il quinquennio 2026 - 2030.

RISORSE DEL FONDO NAZIONALE TRASPORTI

La Legge n. 26 del 27 febbraio 2026 - Conversione del decreto Milleproroghe (D.L. n.200/2025), all'art. 9, comma 2-ter del decreto-legge, inserito durante l'iter di conversione, proroga per l'esercizio finanziario 2026 le modalità di riparto del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale (TPL) già applicate negli anni precedenti, differendo al 31 dicembre 2026 il termine entro il quale il MIT, di concerto con il MEF, dovrà adottare il decreto attuativo volto alla definizione degli indicatori dei livelli adeguati di servizio (LAS) e delle modalità di applicazione degli stessi.

Nello specifico, per il 2026 la ripartizione delle risorse del Fondo sarà la seguente:

a) Quota “storica” pari a 4.873.335.361,50 euro ripartita tra tutte le Regioni a statuto ordinario sulla base delle percentuali storiche, in continuità con il regime transitorio introdotto dal DPCM 11 marzo 2013 (come modificato dal DPCM 26 maggio 2017).

b) 50 milioni di euro, derivanti dall’incremento della dotazione del Fondo previsto dalla legge di Bilancio 2022 per l’anno 2026, sono attribuiti proporzionalmente alle sole Regioni (Lombardia, Lazio, Emilia Romagna, Veneto) che, sulla base dell’applicazione del criterio dei costi standard, presentano percentuali di accesso superiori a quelle loro riconosciute nel 2020.

c) Quota residua del Fondo ripartita tra tutte le Regioni a statuto ordinario sulla base costi standard applicati a tutti i servizi.

Il comma dispone, inoltre, il differimento dal 30 giugno 2025 al 31 dicembre 2026 del termine per l’adozione del decreto MIT–MEF che dovrà definire:

- gli indicatori dei livelli adeguati di servizio,
- le modalità di applicazione degli stessi ai fini del riparto del Fondo,
- le regole per il superamento del regime basato sulle percentuali “storiche”.

La disposizione in commento conferma, per l’intero 2026, il quadro di riparto vigente, evitando effetti distorsivi nell’equilibrio finanziario delle aziende del TPL.

Pertanto, le risorse del FNT saranno pari a quelle assegnate per il 2025, al netto della quota aggiuntiva di 120 mln€ di cui all’art. 1 comma 730 legge 30 dicembre 2024 n. 207 (legge di bilancio 2025) erogata una tantum con Decreto n. 14061 del 30 dicembre 2025 e incrementate della quota aggiuntiva meglio descritta in precedenza al punto b).

INVESTIMENTI PREVISTI E INFRASTRUTTURE DELLA SOCIETA’

Entro giugno 2026 nel deposito di Fusinieri sarà messo in esercizio il nuovo impianto di ricarica dei mezzi elettrici finanziato dal PNRR misura M2C2 per la ricarica dei primi 10 bus elettrici in servizio nel comune di Vicenza.

Gli ulteriori investimenti che, in base al piano Industriale approvato a dicembre 2025 saranno attuati o, quantomeno, avranno inizio nel 2026, sono i seguenti:

- progettazione esecutiva dei lavori di adeguamento della rete di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche per l’adeguamento al P.T.A in ottemperanza alle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque nel compendio di Fusinieri.
- Ripresentazione della Valutazione progetto al Comando dei Vigili del Fuoco in seguito alle ultime variazioni degli intenti progettuali da parte del proprietario dell’immobile AGSM AIM relativi agli impianti in gestione alla stessa AGSM AIM e, nelle more del riesame, realizzazione delle progettazioni già precedentemente approvate per l’ottenimento del CPI sull’officina.

- Ampliamento della zona di parcheggio dei mezzi SVT in Fusinieri, per rendere più fluida la movimentazione e il parcheggio in seguito al venir meno dell'utilizzabilità della rimessa coperta del deposito a causa dei vincoli e conseguenti costi di messa a norma per il CPI.
- Espletamento della gara, per il nuovo Sistema di Bigliettazione Elettronica sulla base del capitolato tecnico già acquisito al fine di migliorare il sistema di validazione e vendita a bordo, la conoscenza dei comportamenti degli utenti in termini di mobilità, le fasi di incarozzamento degli utenti e di controllo dei titoli di viaggio, nonché per efficientare i costi di gestione del sistema.
- Espletamento della gara per l'acquisizione dei veicoli flash charge secondo la linea di finanziamento del PSNMS – DPCM 1360 art. 4 per il Comune di Vicenza e prosecuzione delle procedure già avviate nel corso dell'esercizio 2025 per l'acquisizione dei bus finanziati con DGR 257/2024 PSNMS DPCM 1360/2019 art. 5 principalmente per la Provincia di Vicenza.
- Progettazione esecutiva e realizzazione dei sistemi di ricarica unitamente all'acquisizione dei bus elettrici per l'area urbana di Vicenza e per l'area urbana Pedemontana, secondo i finanziamenti derivanti dal PR Veneto FESR 2021 - 2027
- Posa dell'impianto semaforico, realizzazione dei sottoservizi e della segnaletica per la nuova circolazione dei mezzi nel deposito di Viale Milano per l'avanzamento del cantiere riguardante la Linea AV/AC.
- Sostituzione sull'officina di Viale Milano della caldaia esistente a gasolio ormai obsoleta con una a metano con conseguente miglioramento delle prestazioni e riduzione delle emissioni inquinanti
- Realizzazione del sistema di sbarre di ingresso maggiormente efficace ai fini della sicurezza dell'Area di Viale Milano.

FLASH CHARGE

Nel 2026 verrà definita la configurazione tecnica e l'allestimento dei 16 autobus full electric, 18 m, flash charge, che saranno utilizzati per la linea BRT denominata "LAM Rossa"; l'obiettivo è quello di definire le caratteristiche tecniche di questi mezzi per poter espandere la flotta dei flash charge, sfruttando il vantaggio di questa tecnologia anche sulle altre linee ad alta capacità del trasporto pubblico di Vicenza, garantendo l'intercambiabilità dei mezzi sulle diverse linee.

Nel contempo, sarà individuato il numero e le posizioni più idonee per le opere di infrastrutturazione che forniranno l'alimentazione a detti autobus lungo la linea anche tenendo conto delle future interconnessioni e delle possibilità di recupero di carica lungo il percorso.

I soggetti interessati alla progettazione ed implementazione della linea BRT sono quindi chiamati nel 2026 ad assumere decisioni in termini di miglioramento dell'esercizio della rete di trasporto pubblico cittadino, della gestione dell'infrastruttura e di sviluppo delle opere urbanistiche e civili.

Sulla base del cronoprogramma previsto nell'accordo sottoscritto con il Comune di Vicenza per l'erogazione del finanziamento statale è, allo stato attuale, prevista la consegna dei veicoli tra ottobre e dicembre 2027 con l'avvio dei test funzionali e avvio di pre-esercizio sull'intero percorso di linea e con l'intera flotta dal 01 gennaio 2028.

Considerato che l'infrastruttura su cui circoleranno i veicoli elettrici suddetti, è inserita nel progetto AV-AC Verona-Padova, 2° lotto "Attraversamento di Vicenza", attuato da RFI S.p.a per il tramite del contraente generale Iricav2, e che a seguito delle nuove valutazioni strategiche in corso di istruttoria congiunta da parte di tutti i soggetti interessati (Iricav2, Provincia di Vicenza, Comune di Vicenza ed SVT), è emersa l'impossibilità a garantire la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica nei tempi previsti per la consegna dei veicoli, il cronoprogramma della consegna della fornitura dei mezzi verrà slittato temporalmente in avanti di 12-18 mesi perché diventi compatibile con i tempi di realizzazione dell'infrastruttura di ricarica e del nuovo deposito dei mezzi flash charge.

Tale decisione verrà quindi formalizzata nella prima parte del 2026.

RICADUTE SUL TRASPORTO PUBBLICO DELL'AVANZAMENTO DEL PROGETTO AV-AC ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA E MESSA IN ATTO DEL PROGETTO DEL COMUNE DI VICENZA RELATIVO ALLA VIABILITA' DA CORSO SS. FELICE E FORTUNATO AL NODO DELLA STAZIONE FERROVIARIA.

Gli impatti sull'attuale assetto del deposito di SVT e del trasporto pubblico nell'area della Stazione ferroviaria cominciano ad entrare nel vivo del progetto di avanzamento della Linea AV AC e delle opere ad essa connesse.

In particolare, nel 2026 sarà ampliata l'area del parcheggio del deposito di Viale Milano per far fronte alle necessità di movimentazione e di parcheggio dei mezzi per il venir meno della corsia di scorrimento attuale di ritorno nell'area di parcheggio ed officina e di diversi posti per il parcheggio dei mezzi. Tale trasformazione implicherà il rifacimento della viabilità interna al deposito.

Il progetto del Comune di Vicenza di pedonalizzazione di Piazza Castello e della nuova viabilità da Corso SS. Felice e Fortunato al nodo della stazione ferroviaria, che include la fermata di piazzale De Gasperi e il transito su Viale Roma, avrà ricadute molto importanti sulla circolazione dei mezzi del trasporto pubblico e sulla fruizione degli stessi. In particolare, il progetto, che prevede nella sua fase finale la chiusura degli archi di transito da Piazza Castello verso Viale Roma e Corso SS Felice e Fortunato, implicherà il rifacimento dei percorsi della totalità delle Linee di trasporto pubblico urbano oggi utilizzate nel centro di Vicenza. Sarà quindi fondamentale curare la comunicazione con gli utenti del trasporto che dovranno re-imparare gli instradamenti e le fermate delle linee nell'assetto finale che esse avranno.

SICUREZZA DEL TRASPORTO SCOLASTICO E SETTIMANA SCOLASTICA

Il tema della sicurezza del trasporto scolastico costituisce una priorità per SVT e la Società si è costantemente impegnata su questo aspetto in modo via via crescente a causa dei comportamenti sempre più imprudenti da parte degli studenti, in particolare negli orari di uscita dalle scuole.

Come noto la sicurezza degli studenti in determinate situazioni dove è necessario un atteggiamento responsabile è una tematica a cui concorrono molti attori che hanno ruoli educativi, di prevenzione, di realizzazione di infrastrutture e di dissuasione di determinati comportamenti.

A partire dal prossimo anno scolastico SVT, oltre alla programmazione degli orari dei mezzi in arrivo nelle fermate più affollate, porrà in essere un maggior presidio del territorio mediante l'ingaggio di steward e l'impiego di personale di SVT qualificato per il controllo delle linee, dei carichi e dell'incarozzamento alle fermate.

La novità principale, che andrà in onda ad inizio del prossimo servizio invernale 2026-27 con l'inizio delle scuole, è quella che riguarda l'unificazione degli orari settimanali di tutte le scuole medie secondarie di Vicenza su 5 giorni.

Nel corso del 2025 sono state contattate tutte le scuole per la disamina delle esigenze didattiche in modo da verificare la fattibilità dell'operazione di riorganizzazione del servizio organizzato su 5 giorni anziché su 6, tenuto conto che la maggioranza degli istituti di Vicenza e provincia avevano già precedentemente adottato la settimana scolastica dal lunedì al venerdì.

La consultazione ha dato esito positivo con l'adesione pressoché totale da parte degli Istituti.

La riduzione del servizio di TPL nella giornata di sabato, in termini di orari e di frequenze dei mezzi, verrà quindi avviata a partire dall'anno scolastico 2026-2027 e risponderà a molteplici e diverse esigenze di efficientamento (non solo per il servizio di TPL).

SVT ha già iniziato lo studio per la revisione degli orari del servizio di trasporto pubblico sulla base dei dati forniti dagli Istituti scolastici in modo da soddisfare le esigenze di mobilità della popolazione studentesca conseguenti alla modifica strutturale degli orari di uscita, in modo da poter disporre di un nuovo ed efficace piano orari.

AGEVOLAZIONI, INTERVENTI PER AUMENTARE GLI UTILIZZATORI DEL MEZZO PUBBLICO ED AZIONI DI CONTRASTO ALL'EVASIONE TARIFFARIA.

Con riferimento agli interventi di agevolazione tariffaria nel 2026, 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 al di fuori del capoluogo e che il Comune di Vicenza confermi le agevolazioni istituite per gli studenti al primo anno delle superiori e quelle a sostegno delle famiglie a basso reddito.

Si evidenzia, inoltre, la prosecuzione di alcune iniziative, in particolare:

“Sali a bordo”, l'iniziativa della Regione del Veneto per incentivare l'uso di autobus e concorrere alla riduzione delle emissioni derivanti dal settore traffico che prevede l'erogazione di un bonus di 200 euro (per chi richiede il contributo per la prima volta) o 160 euro (per chi ha già usufruito dello sconto nella precedente edizione del bando), utilizzabile per l'acquisto di abbonamenti annuali al trasporto pubblico urbano oppure extraurbano avente origine o destinazione un capoluogo di provincia. Il bando è rivolto alle persone fisiche residenti in Veneto proprietarie e prime intestatarie di veicoli; il bonus può essere richiesto fino al 31 agosto 2026.

“Smog free bus”, l'iniziativa del Comune di Vicenza e di SVT finalizzata a 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. L'agevolazione, in origine concessa per il periodo dal 01/01/25 fino ad esaurimento delle risorse disponibili e comunque per le domande pervenute entro il 30/04/25, è stata estesa anche per il periodo dal 01/12/2025 fino ad esaurimento delle risorse disponibili e comunque per le domande che perverranno entro il 30/04/26.

Ulteriori iniziative volte all'incremento degli utilizzatori del mezzo pubblico, sulla base dei positivi risultati conseguiti nel 2025 sono in fase di valutazione e riguardano:

- la maggiore interconnessione con l'ospedale S. Bortolo da entrambi i parcheggi di interscambio;
- la proposta di razionalizzazione delle percorrenze tra urbano ed extraurbano in determinati orari sulle tratte in sovrapposizione in modo da far proseguire il servizio senza necessità di cambio del mezzo;
- sperimentazione di ulteriori canali di acquisto digitale dei titoli di viaggio mediante whatsapp e scannerizzazione di Quer Code alle fermate;
- l'evoluzione dell'attuale App del trasporto pubblico di Vicenza e Provincia.

È obiettivo dell'Azienda l'incremento dell'attività di contrasto all'evasione tariffaria. Di particolare rilevanza è il sistema di incentivazione, codificato negli accordi di secondo livello conclusi nel corso del 2025, al personale di guida sia per l'azione di controllo in salita dei viaggiatori sia per la vendita dei titoli di viaggio agli utenti che ne sono sprovvisti. SVT avrà particolare cura nel potenziare i controlli anti-evasione sia mediante proprio personale sia mediante personale esterno dedicato ad essi per aumentare il tasso di copertura dei controlli.

Parallelamente, si auspica una rinnovata azione a livello regionale per cambiare i criteri di determinazione delle sanzioni per gli evasori per ottenere un effetto dissuasivo più efficace rispetto a quello attuale.

AGENZIE DI BACINO

La Legge Regionale n. 8 del 24 giugno 2025 modifica ed integra la Legge Regionale 30 ottobre 1998, n. 25 con la finalità di riorganizzare la governance dei servizi di trasporto pubblico e permettere di recuperare risorse per il settore istituendo le Agenzie per il trasporto pubblico locale.

Le Agenzie di cui all'articolo 9 bis della legge regionale 30 ottobre 1998, n. 25, introdotto dall'articolo 8 della Legge Regionale n. 8 del 24 giugno 2025, eserciteranno le proprie competenze a decorrere dalla data del provvedimento della Giunta regionale che attesta il completamento di tutti gli adempimenti necessari al conseguimento della piena operatività delle medesime, in conformità agli indirizzi e alle linee guida regionali; nell'attesa, le competenze in materia di trasporto pubblico locale continuano ad essere esercitate dagli enti locali secondo le disposizioni previgenti e i provvedimenti amministrativi attuativi dell'articolo 3-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138.

Si sta al momento prefigurando la formazione di un numero di agenzie di bacino inferiore all'attuale suddivisione degli Enti di Governo, prevedendo l'accorpamento di due province in un'unica agenzia, con esclusione di Venezia.

CONTROLLO DI GESTIONE

La Società prosegue nel percorso avviato nel 2024 volto al rafforzamento degli strumenti di controllo di gestione, al fine di assicurare un monitoraggio tempestivo e sistematico delle performance aziendali. Tale obiettivo è perseguito principalmente attraverso l'adozione di reportistica periodica e di strumenti di dashboarding per la rappresentazione di indicatori sintetici di performance (KPI).

Rientra altresì nelle intenzioni della Società integrare nei suddetti strumenti di dashboarding specifiche metriche inerenti alle tematiche ESG.

RECRUITMENT PERSONALE

La carenza di conducenti nel trasporto passeggeri con autobus è, come detto, considerata a livello nazionale ed internazionale una emergenza. SVT è impegnata nel reclutamento del personale viaggiante come sua priorità.

Le iniziative messe in campo e che saranno messe in atto nel 2026 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 2025-2026 “Tecniche per la conduzione di mezzi per il trasporto pubblico locale” co-finanziato dalla Regione Veneto (DGR 680 del 17/06/2025) è il progetto a cui la Società ha aderito come partner operativo a partire dal 2023 e ad oggi è arrivato alla terza edizione. Vista la positiva esperienza delle passate edizioni, che hanno portato alla formazione ed assunzione fino ad oggi di n° 17 operatori di esercizio, la Società intende aderire quale partner operativo/aziendale anche alle prossime edizioni che saranno deliberate dalla Regione Veneto. Il percorso formativo attualmente in corso vede n° 15 candidati selezionati che hanno iniziato il percorso formativo in aula lo scorso 31/10/2025.
- Verrà ripubblicato nei primi mesi del 2026 un bando per assunzione di personale in apprendistato professionalizzante finalizzato a selezionare persone 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.
- Per favorire l'inserimento anche di candidati già inseriti nel mondo del lavoro ma che vorrebbero cambiare professione e diventare autisti, nei primi mesi del 2026 si conta di pubblicare una nuova formulazione del bando “Progetto giovani patenti” avviando una selezione aperta, senza un termine di scadenza prefissato, consentendo così ai candidati interessati di presentare la propria candidatura in qualsiasi momento, con l'impegno della Società a valutare mensilmente le candidature pervenute, provvedendo a redigere e aggiornare la graduatoria al termine di ogni mese. I candidati ammessi in graduatoria saranno assunti in Azienda dopo aver acquisito patente e CQC. Saranno previste anche specifiche attività di comunicazione e divulgazione dell'iniziativa.
- Si pubblicheranno, inoltre, i bandi di tipo tradizionale per il recruiting di personale già in possesso delle patenti e delle necessarie abilitazioni.

- Analogamente per il recruiting del personale di officina (meccatronici, carrozzieri ed elettrauti verrà aperta una ulteriore iniziativa di selezione per l'assunzione di figure da collocare in organico nell'area manutenzione aperta, senza un termine di scadenza prefissato, consentendo così ai candidati interessati di presentare la propria candidatura in qualsiasi momento.

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 e 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'Assemblea dei Soci, riunitasi il 23 dicembre 2025 ha approvato la relazione illustrativa sulla sussistenza delle condizioni per l'applicabilità della proroga del contratto di servizio ai sensi dell'art. 4, par. 4 co. 1 Reg. (CE) n. 1370/2007 per 4 anni e mezzo (dal 01/01/2027 fino al 30/06/2031) condividendone il contenuto.

- 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 indicatori che monitorano l'attività aziendale evidenziano una sostanziale tenuta degli equilibri economico finanziari con una gestione operativa in grado di sostenere una redditività adeguata a coprire i costi di esercizio;
- 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. È stato nominato Presidente Marco Sandonà 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 06 maggio 2025 e con durata sino all'approvazione del bilancio di esercizio al 31/12/2027. Presidente del Collegio Sindacale – Dott. Ezio Framarin e sindaci effettivi Dott. Alessandro Caldana e Dott.ssa Carla Favero.

REVISIONE LEGALE DEI CONTI: la revisione legale dei conti è stata affidata in data 8 luglio 2025 alla Società TREVOR S.R.L. per gli esercizi 2025 – 2026 – 2027.

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 31.12.2025 la Società ha in forza n. 419 persone di cui 2 dirigenti, 7 quadri, 59 impiegati e 351 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	2025	2024
Margini:		
Margine di tesoreria [$MT = (LD + LI) - PC$]	-1.627.904	990.311
Margine di struttura [$MS = CN - AF$]	-53.708.291	-47.614.860
Margine di disponibilità [$MD = Ac - Pc$]	-365.418	2.262.743

STATO PATRIMONIALE	2025	2024
Indici:		
Indice di liquidità primaria [(Li+Ld)/Pc]	0,93	1,04
Indice di liquidità secondaria (Li+Ld+Rimanenze)/Pc	0,98	1,09
Indice di copertura delle immobilizzazioni [N/I]	0,19	0,20
Indice di copertura delle immobilizzazioni [(N+DMI)/I]	0,99	1,04
Indipendenza finanziaria (N/I)	19%	20%
Leverage (T/N)	3,23	3,51

Conto ECONOMICO	2025	2024
Margini:		
Margine Operativo Lordo (MOL)	6.887.704	6.937.259
Risultato operativo (EBIT)	944.042	999.525
Indici:		
Return on Equity (ROE)	4,06%	2,05%
Return on Investment (ROI)	1,93%	2,20%
Return on Sales (ROS)	1,80%	1,93%

ALTRI INDICI E INDICATORI	2025	2024
Indice di rotazione del capitale investito (ROT)	0,80	0,84
Rapporto tra PFN e EBITDA	-0,11	0,02
Rapporto tra PFN e NOPAT	1,08	-0,16
Rapporto D/E (Debt/Equity)	0,56	0,93
Rapporto oneri finanziari su MOL	4,42%	9,11%

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, 24 marzo 2026

*Il Presidente
Marco Sandonà*