

# Relazione sulla gestione

\*\*\*

# Bilancio di Esercizio 2021

# Consiglio di Amministrazione:

Papaveri Muzio Marotta Massimo Spaccapaniccia Serenella Stecconi Francesca Tassi Arduino Presidente Vice Presidente Consigliere Consigliere Consigliere

# Direzione:

Fantechi Fabrizio

Dirigente tecnico

# Collegio Sindacale:

Fabretti Paolo Vacca Gabriele Cerasa Mirco Presidente Membro effettivo Membro effettivo

# Società di revisione:

Audirevi S.p.A.

# **RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021**

(Art.2428 C.C.)

Mapon

### **Sommario**

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2021	1
1. La situazione del Settore	5
2. L'andamento della società	
3. I risultati dell'esercizio 2021 - Le attività della società	12
4- Rischi ed incertezze	15
5- Ricavi o costi di entità o incidenza eccezionale	17
6- attività di ricerca e sviluppo	17
7. La gestione del personale	17
8. La sicurezza sui luoghi di lavoro	19
9. Parco mezzi aziendale	19
10 – Servizi di TPL	22
11. Rivalutazione dei beni dell'impresa ai sensi del decreto legge n. 185/2008 ex Articolo no 104/2020.	
12. Gestione dei Reclami e delle Segnalazioni e il social media management	28
13. I Sistemi di gestione: Qualità-Ambiente-Sicurezza	
14. Servizi di Trasporto Diversi dal TPL	
15. Vendita titoli di viaggio	29
16. Lotta all'evasione	30
17. Andamento dei sinistri da circolazione	30
18. Modello di organizzazione e gestione ai sensi del D.lgs.231/01	31
19. Azioni Proprie	
20. Evoluzione prevedibile della gestione	31
21. Partecipazioni societarie, rapporti con società controllate, uso di strumenti finanziari e situazione finanziaria	d analisi
22. Le Sedi secondarie	32



#### **Premessa**

Agli azionisti della società Conerobus S.p.A,

si fa presente che il bilancio viene redatto con il postulato della continuità aziendale che presuppone l'ordinario proseguimento della stessa per almeno 12 mesi, in quanto i contratti di servizio stipulati con la Regione Marche e con i Comuni affidanti (Ancona, Jesi, Falconara) nel corso del 2016, prevedono la scadenza degli affidamenti fino a subentro dell'eventuale nuovo gestore per la cui identificazione non sono ancora stati pubblicati i documenti di gara che, in ogni caso, si ritiene non abbia luogo prima del termine del prossimo 2023, anche in considerazione degli eventi straordinari determinati dall'emergenza sanitaria che hanno interessato il settore del TPL. Per gli approfondimenti in merito alle ragioni che consentono il mantenimento dei postulato di continuità si rinvia al paragrafo 4 della presente relazione.

Si segnala ai sensi dell'art 2364 cc che, dovendo predisporre il bilancio consolidato con la controllata ATMA, la Società ha deciso di avvalersi del maggior termine per l'approvazione del bilancio portando quindi il termine a 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio, termine che in ogni caso sarebbe comunque stato utilizzabile *ex-lege* a seguito dell'emergenza COVID.

La gestione si chiude con un risultato ante-imposte di € 54.131 (contro € 192.530 registrati lo scorso anno) al netto di ammortamenti e svalutazioni per complessivi € 3.811.172 (contro un valore di € 3.441.277 del precedente esercizio). Nel complesso la differenza tra valore e costi della produzione risulta positiva per € 255.506 contro un valore di € 367.389 registrato lo scorso esercizio.

Si rappresenta che, il risultato di esercizio è significativamente influenzato, come dettagliatamente illustrato della Nota Integrativa, dai seguenti elementi:

- La Società si è avvalsa, come accaduto nel precedente esercizio, della facoltà di sospendere le quote di ammortamento relative all'esercizio 2021 prevista dall'articolo 60, commi dal 7-bis al 7- quinquies del Decreto Legge 104/2020 (convertito dalla legge 126/2020), come modificato dal DL 228/2021 (convertito dalla Legge 15/2022), che ha esteso tale facoltà all'esercizio successivo a quello in corso al 15/8/2020, al fine di favorire una rappresentazione economico- patrimoniale dell'impresa più consona al suo reale valore mitigando in questa maniera gli effetti negativi derivanti dall'evento straordinario, costituito dal permanere anche nell'esercizio 2021 della situazione emergenziale conseguente alla diffusione del virus SARS-CoV-2, che ha determinato significativi effetti sull'operatività e, quindi, sulla situazione economico-patrimoniale della Società. L'Organo amministrativo ha ritenuto di sospendere l'ammortamento dei soli autobus destinati al servizio di noleggio, che ha particolarmente risentito della situazione di natura straordinaria derivante dall'emergenza sanitaria. Detta sospensione è stata determinata in base alla minore percorrenza registrata nel 2021 ed al minor fatturato aziendale per la specifica voce dei ricavi da servizio noleggio, rispetto alla percorrenza ed al fatturato aziendale medi normali registrati negli esercizi pre-pandemia. L'effetto sul risultato di esercizio e sul patrimonio netto della Società derivante dalla deroga in esame è pari a netti € 194.899, pari all'importo delle quote di ammortamento sospese, non avendo la Società optato, come consentito dal comma 7 - quinquies del precitato articolo 60, per la deduzione extra contabile delle stesse dal reddito imponibile ai fini IRES e dal valore della produzione rilevante ai fini IRAP. La deroga non ha avuto alcun impatto sostanziale sulla situazione finanziaria, essendo l'ammortamento un costo non monetario e, sotto il profilo della tassazione, evidenziando la Società, per l'esercizio 2021, una perdita fiscale ai fini Ires ed un valore della produzione negativo ai fini IRAP.
- nell'esercizio 2021 sono stati rilevati per competenza contributi di esercizio, di natura straordinaria ed emergenziale, pari ad € 4.306.235 (€ 3.086.179 nel precedente esercizio), a ristoro dei mancati ricavi realizzati e dei maggiori costi sostenuti a causa dell'emergenza sanitaria derivante dalla diffusione del virus SARS-CoV-2.

L'esercizio 2021 si inserisce, per il secondo anno consecutivo, in uno scenario globale caratterizzato dal protrarsi della pandemia.

Il 2021 è stato caratterizzato dal protrarsi della crisi pandemica, che ha comportato ancora significative flessioni nei volumi dei passeggeri trasportati e, quindi, dei ricavi da traffico dei titoli di viaggio. La pandemia sviluppatasi all'inizio dello scorso anno e la conseguente emergenza sanitaria, tuttora in corso, hanno stravolto il sistema

sociale ed economico in tutto il mondo, modificando e penalizzando in particolare il settore del trasporto pubblico locale.

In particolare, mentre l'esercizio 2020 si era caratterizzato per una significativa riduzione delle percorrenze chilometriche, determinata dalle disposizioni legislative, contenute nei vari DPCM governativi e nelle Ordinanze Regionali, che, a partire dal mese di marzo 2020, si sono via via succeduti e che si sono concretizzati in una significativa limitazione della mobilità personale e, conseguentemente, in una drastica limitazione delle percorrenze chilometriche di trasporto pubblico da erogare all'utenza, l'esercizio 2021 ha visto un graduale ritorno agli ordinari livelli di percorrenza, che, nel loro complesso si attestano a circa 4,13 milioni di Km percorsi, purtroppo non accompagnato da un corrispondente recupero dell'utenza e soprattutto dei ricavi da vendita titoli di viaggio.

Di seguito uno schema riepilogativo riportante le percorrenze chilometriche erogate nel 2021, rispetto a quelle dichiarate nel Report annuale 2020 e 2019, anno, quest'ultimo, in cui il servizio si è svolto regolarmente e può quindi rappresentare un anno standard:

#### Percorrenze chilometriche dichiarate nei Report 2019, 2020 e 2021

Servizi	Km 2019	Km 2020	Km 2021	Differenza km 2021 su 2019	% di variazione
Servizio urbano Ancona	3.730.382,42	3.260.113,40	3.723.097,28	- 7.285,14	-0,19%
Servizio urbano Jesi	531.717,67	425.389,06	524.104,58	- 7.613,09	-1,43%
Servizio urbano Falconara	85.195,53	80.750,66	85.375,58	+ 180,05	+0,21%
Quota Conerobus - Servizio extraurbano	4.238.795,55	3.524.814,45	4.130.691,99	- 108.103,56	-2,55%

Ad incidere significativamente sui risultati aziendali 2021, però, sono state le norme che hanno ridotto la capacità di trasporto per rispettare il distanziamento sociale (da un minimo del 50 ad un massimo del 80% della capacità di carico) ed il permanere di un forte timore a condividere con altre persone il viaggio verso il luogo di lavoro / studio. La diminuzione della propensione all'uso del trasporto pubblico locale ha determinato quindi un consistente trasferimento di flussi verso la mobilità privata. Oltre a questo, a contribuire alla contrazione della domanda di mobilità, sono stati anche altri fattori quali: la digitalizzazione delle attività economiche, educative e commerciali (con la crescita del *remote working*, la diffusione del *distance learning* e l'esplosione *dell'ecommerce*).

Per tali motivi Conerobus continua ad operare (prestando un pubblico servizio) realizzando sistemi di pianificazione dell'offerta per mettere a disposizione adeguata capacità di trasporto in funzione della domanda, soluzioni per la vigilanza e sorveglianza sul rispetto del distanziamento nelle stazioni metropolitane e di superficie senza però avere adeguata copertura dei costi di gestione a causa della citata perdita/mancanza dei ricavi da vendita titoli di viaggio conseguente alla pandemia.

In sintesi, Conerobus anche nel 2021 ha continuato ad operare sulle seguenti direttrici:

- assicurare il rispetto delle misure sanitarie in ambito del distanziamento sociale e di sanificazione dei mezzi e delle installazioni;
- creare negli utenti fiducia nel sistema di trasporto pubblico;
- gestire in modo efficiente le risorse a disposizione;
- ridurre ove e quando possibile di costi.

Fondamentali sono stati il senso di responsabilità e la professionalità di tutti gli addetti, di ogni settore e livello aziendale, che hanno garantito e garantiscono oggi una nuova mobilità in sicurezza per gli utenti e i dipendenti, attraverso la riorganizzazione dei processi operativi e delle modalità di lavoro, con investimenti e oneri sostenuti per i processi di sanificazione di tutti i luoghi, l'assistenza ai passeggeri e per la gestione e il controllo dei flussi.

Dopo l'avvio della campagna vaccinale e l'introduzione del green pass, la società ha emanato un Protocollo per la verifica della Certificazione Verde nei luoghi di lavoro, conformemente alle disposizioni contenute nel Decreto Legge 21 settembre 2021, n. 127 e nel Decreto Legge 8 ottobre 2021, n. 139, definendo il modello organizzativo e le regole per la verifica del possesso della certificazione verde tra il proprio personale, porché in capo a tutti i

Relazione sulla gestione al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021

Pagina 4 di 40

soggetti che svolgono, a qualsiasi titolo, la propria attività lavorativa o di formazione anche sulla base di contratti esterni, all'interno dei luoghi di lavoro aziendali.

I risultati economico-finanziari della Società sono ampiamente descritti nella presente relazione sulla gestione e riflettono evidentemente gli impatti della pandemia sullo scenario globale di settore e sull'operatività del 2021 della Società.

Le cause di questa situazione sono molteplici: sui ricavi il contratto di servizio non beneficia dell'adeguamento inflattivo da cinque/sei anni, ovvero dal 2016; le fonti di ricavo derivanti dalla bigliettazione sono significativamente calate. Sul fronte dei costi, Conerobus ha affrontato maggiori spese oltreché per sanificazioni, anche per la gestione del distanziamento sociale, materiale di protezione individuale, screening periodici per i dipendenti e gestione della comunicazione, a partire dalla seconda metà dell'esercizio a causa del rincaro dei costi delle commodities energetiche e dei prodotti derivati dal petrolio, oltre agli ordinari costi di esecuzione del contratto di servizio di TPL senza però adeguata copertura a causa della perdita/mancanza di utenza e ricavi da vendita titoli di viaggio conseguente alla pandemia.

#### 1. La situazione del Settore

#### **Quadro macroeconomico**

L'economia mondiale, colpita dalla recessione da COVID-19, la peggiore dai tempi della Seconda Guerra Mondiale, ha chiuso il 2021 da un lato con un atteso e forte rimbalzo, dall'altro con un insidioso fattore di incertezza, determinato dalla ripresa dell'inflazione e dal perdurare dell'emergenza sanitaria e, in ultimo, dalle tensioni geopolitiche dovute alla crisi diplomatica e militare fra la Federazione Russa e l'Ucraina.

A livello mondiale l'attività economica ha continuato a espandersi, sebbene con un ritmo meno accentuato nell'ultima parte dell'anno, soprattutto per le persistenti strozzature dal lato dell'offerta. L'intensità della ripresa ha assunto inoltre un andamento non omogeneo tra le diverse aree geografiche, principalmente a fronte del diverso andamento delle campagne di vaccinazione.

Queste ultime hanno rappresentato un elemento cruciale per superare la fase più acuta della crisi, ma mentre nei paesi avanzati l'immunizzazione ha proceduto a un ritmo sostenuto, anche con la somministrazione della terza dose, la gran parte dei Paesi in via di sviluppo sconta una scarsa disponibilità di vaccini.

Nell'ultimo scorcio del 2021 si è inoltre assistito a una recrudescenza della pandemia, dovuta all'emergere della nuova e più contagiosa variante Omicron, a seguito della quale in alcuni Paesi sono state reintrodotte limitazioni penalizzanti per l'economia, come in Austria e Paesi Bassi, dove, per fronteggiare la rapida crescita dei contagi, sono stati attuati lockdown completi.

Una conseguenza diretta delle misure di restrizione, in presenza di una domanda di beni in crescita, è stato il mismatch tra offerta e domanda, che ha provocato un aumento del livello dei prezzi. I rialzi nei prezzi di beni alimentari ed energetici, in particolare gas ed energia elettrica, e la scarsità di alcuni beni intermedi, come i semiconduttori, hanno gravato sui costi di produzione, rendendo sempre più difficile contenere il trasferimento del rincaro sui prezzi dei prodotti finali. L'inflazione superiore alle attese ha già innescato una fase di rialzo dei tassi in alcuni Paesi emergenti e configura nel 2022 un tema di riduzione del supporto della politica monetaria, in particolare negli Stati Uniti e nell'Unione Europea.

Secondo le ultime stime di Prometeia, di dicembre 2021, la crescita del PIL mondiale per l'anno 2021 si è attestata al 5,8%, con un'evidenza maggiore per le economie emergenti rispetto ai paesi industrializzati.

Il commercio internazionale, malgrado il rallentamento avvenuto negli ultimi mesi a causa delle difficoltà negli approvvigionamenti, ha mostrato una crescita degli scambi con un incremento medio annuo dell'8,6% rispetto al 2020.

Il repentino incremento della domanda, unitamente alle criticità nella logistica internazionale e i vincoli dell'offerta, ha inciso in modo significativo sulle quotazioni delle materie prime. I costi petroliferi sono saliti ben al di sopra dei livelli precedenti la pandemia, sospinti dalla ripresa globale e dal ricorso al petrolio in sostituzione del gas, dovuto al costo elevato di quest'ultimo. Il petrolio Brent, che a inizio anno quotava poco meno di 52 dollari per barile, nella parte finale di novembre aveva raggiunto valori prossimi agli 83 dollari per barile, per poi chiudere il 2021 su un valore di circa 71 dollari per barile.



Dati economici mondiali	2021	2020
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Mondo	5,8	(3,2)
Paesi avanzati	4,9	(4,6)
USA	5,6	(3,4)
Giappone	1,5	(4,8)
Area Euro	5,2	(6,5)
Paesi emergenti	6,2	(2,3)
Cina	8,1	2,1
India	8,6	(6,6)
America Latina	4,1	(7,1)
Commercio mondiale	8,6	(5,2)
Petrolio (\$ per barile)	residente de la companya de la comp La companya de la co	Min a Lindon Caractide
Brent	70,9	43,3

Fonte dati: Prometeia dicembre 2021

Nei principali Paesi dell'area Euro, il rimbalzo del PIL è stato consistente nel secondo trimestre e l'attività economica ha mantenuto un ritmo di espansione piuttosto sostenuto anche nei mesi estivi, grazie all'effetto traino del turismo e della domanda interna, rappresentata in particolare dalla spesa per servizi. La ripresa dei consumi privati è stata legata agli elevati tassi di vaccinazione, alla riduzione dei timori di contagio e all'allentamento delle restrizioni legate alla pandemia, traendo sostegno anche dal calo del tasso di risparmio. La crescita trainata dai servizi ha più che compensato il freno all'attività industriale, rappresentato dalle strozzature dell'offerta. La nuova intensificazione della pandemia di COVID-19 ha determinato un inasprimento delle restrizioni dagli inizi del quarto trimestre del 2021 e una riduzione della mobilità negli ultimi mesi, causando una considerevole moderazione della crescita economica al volgere dell'anno.

Nel confronto europeo l'Italia e la Francia hanno mostrato un'espansione del PIL superiore alla media, rispettivamente pari al 6,5% e al 6,7%. La crescita del PIL spagnolo è stata parti al 4,3%, mentre la Germania, nel corso dei dodici mesi del 2021, ha visto una crescita più contenuta, pari al 2,8%.

L'inflazione nell'Area Euro è stata pari al 2,5%, in crescita significativa rispetto al 2020.

Dati economici Area Euro	2021	2020
PIL (variazioni % su anno precedente)	mental field based to	1.00
Area Euro	5,2	(6,5)
Germania	2,8	(4,9)
Francia	6,7	(8,0)
Italia	6,5*	(9,0)
Spagna	4,3	(10,8)
Inflazione (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	2,5	0,3
Germania	3,1	0,4
Francia	2,1	0,5
Italia	1,9*	(0,2)*
Spagna	2,9	(0,3)

Fonte dati: Prometeia dicembre 2021 \*Fonte ISTAT, gennaio 2022



Pagina 6 di 40

In Italia la crescita congiunturale del PIL è stata particolarmente sostenuta nel corso del secondo e del terzo trimestre del 2021, con una variazione rispettivamente pari al 2,7% e al 2,6%. Tale dinamica, che ha consentito di recuperare ulteriormente la flessione del primo semestre del 2020, è stata la sintesi del robusto contributo positivo della domanda interna e di quello meno intenso della componente estera, a fronte di un contributo nullo delle scorte. A rilanciare la domanda interna sono stati la ripresa dei consumi delle famiglie e gli investimenti strumentali, mentre la dinamica della componente estera è derivata dall'ottimo andamento delle esportazioni di servizi.

Dal lato dell'offerta hanno registrato ottime performance il settore delle costruzioni e il comparto manifatturiero, che ha recuperato e poi superato i livelli di produzione precedenti la pandemia, nonostante le difficoltà globali legate alle carenze di componenti e agli aumenti di prezzo degli input intermedi. Con riferimento al settore dei mezzi di trasporto, è possibile osservare che la difficoltà di approvvigionamento di semilavorati - in particolare chip - ha penalizzato in misura minore l'Italia, più orientata alla produzione di ricambi, rispetto ad altri Paesi, come la Germania, relativamente specializzati in auto di fascia alta.

	2021					
Dati economici Italia	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.		
PIL (variazioni % su trimestre precedente)	0,3	2,7	2,6	0,6		
Domanda interna	1,1	2,4	2,2	0,7		
Spesa delle famiglie e ISP*	(1,1)	5,0	3,0	0,6		
Spesa delle AP **	(0,5)	(0,7)	0,1	0,7		
Investimenti fissi lordi	4,2	2,4	1,6	0,7		
Costruzioni	6,0	3,5	0,3	1,4		
Altri beni di investimento	2,6	1,4	2,8	0,7		
Importazioni di beni e servizi	3,3	2,5	2,1	1,6		
Esportazioni di beni e servizi	0,5	3,4	3,4	0,6		

Fonte dati: Prometeia dicembre 2021

Fonte ISTAT gennaio 2022

Nel quarto trimestre la forte risalita dei contagi, la scarsità delle commodity e gli elevati prezzi dell'energia hanno determinato una frenata dell'economia italiana, che ha tuttavia chiuso il 2021 con una crescita del PIL pari al 6,5% rispetto all'anno precedente. L'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale ha una crescita dell'1,9% rispetto al 2020.

#### Aspetti Normativi e Regolamentari

#### Misure di contrasto ai contagi

La gestione della pandemia di Covid-19 ha concentrato l'attenzione del legislatore anche nel 2021. Si ricorda che le misure citate di seguito sono strettamente connesse al perdurare dello stato di emergenza, via via prorogato nel tempo e ad oggi fissato dal D.L. 221/2021 al 31 marzo 2022.

Nella prima parte dell'anno 2021, in attuazione del sistema di classificazione "a tre colori" definito dal DPCM del 3 novembre 2020, sono state previste restrizioni alla mobilità personale dei cittadini - in primo luogo con il coprifuoco notturno, mantenuto fino al mese di giugno.

Fino alla fine di agosto, in continuità con le misure prese a seguito della c.d. "seconda ondata", il coefficiente di riempimento massimo per i veicoli in servizio di TPL è rimasto al 50%. Tale limite è stato riportato all'80% alla fine di agosto, in vista della ripresa dell'anno scolastico.

Per via della ripresa dei contagi (c.d. "quarta ondata"), fermo restando l'obbligo di indossare la mascherina a bordo, con il D.L. 172/2021 è stato introdotto a fine novembre l'obbligo di possesso di certificazione Covid-19 ("Green Pass") anche sui "mezzi impiegati nei servizi di trasporto pubblico locale o regionale".

Con il D.L. 224/2021 e il D.L. 229/2021 rispettivamente, l'accesso ai servizi di TPL è possibile solo indossando mascherine del tipo FFP2 e solamente ai possessori del c.d. Green Pass rafforzato.

Misure di sostegno al settore Fondo "mancati ricavi TPL"



<sup>\*</sup> ISP: Istituzioni Sociali Private \*\* AP: Amministrazioni Pubbliche

Si stima che la pandemia abbia determinato nel 2020, confermando nel 2021, una significativa riduzione dei ricavi da traffico dei servizi di TPL, dell'ordine del 45%, pari a poco meno di 2 miliardi di euro su un totale antepandemia di circa 4 miliardi di euro.

A seguito della pandemia legata alla diffusione del COVID-19, nel corso del 2020 e 2021 sono stati pertanto posti in essere interventi di sostegno agli operatori pubblici e privati del settore del trasporto pubblico, succedendosi, a livello governativo e regionale, una serie di numerose e, a volte, poco coordinate misure sia in termini di gestione operativa del servizio che di assistenza finanziaria alle imprese di TPL.

Di seguito sono riportati i provvedimenti normativi riferiti al settore del Trasporto Pubblico Locale e alle società operanti nel territorio italiano.

- D.L. n. 34 del 19 maggio 2020 (art. 200, comma 1) che ha istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021 (originariamente il termine era il 31 dicembre 2020, poi modificato dal D.L. n. 137 del 2020), rispetto alla media dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. I beneficiari del Fondo sono le imprese di trasporto pubblico locale e regionale, gli enti affidanti di contratti di servizio gross cost, la Gestione governativa navigazione laghi, la gestione governativa della Ferrovia Circumetnea e la concessionaria del servizio ferroviario Domodossola confine svizzero.
- D.L. n. 104 del 14 agosto 2020 (art. 44 comma 1) che ha incrementato il fondo precedentemente descritto di ulteriori 400 milioni di euro utilizzabili, nel limite di 300 milioni di euro, anche per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee Guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e delle Linee Guida per il trasporto scolastico dedicato.
- D.L. n.137 del 28 ottobre 2020 (art. 22-ter comma 2) che ha esteso il periodo definito dal D.L. n. 34 dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021 e ha incrementato lo stesso fondo di ulteriori 390 milioni di euro per l'anno 2021 utilizzabili, oltre che per le medesime finalità dell'articolo 200 del D.L. 34, anche per il finanziamento, nel limite di 190 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti nell'anno 2021 per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento del COVID-19.
- Legge 178 del 30 dicembre 2020 (art. 1 comma 816), legge per il "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023", che ha istituito un apposito fondo con dotazione di 200 milioni di euro per l'anno 2021 finalizzato al finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, nelle Regioni e nelle Province autonome di Trento e Bolzano. Il fondo è costituito al fine di consentire l'erogazione di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e delle Linee guida per il trasporto scolastico dedicato.
- D.L. n. 41 del 22 marzo 2021 (art. 29), che ha incrementato di ulteriori 800 milioni di euro per il 2021 le risorse inizialmente stanziate dal D.L. n. 34/2020 e destinate a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri subita, in via prioritaria nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 e, per la parte restante, fino al termine dell'applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico, rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del biennio 2018-2019.
- D.L. n. 73 del 25 maggio 2021 (art. 51 comma 1), che ha incrementato, il fondo previsto dalla Legge 178, di ulteriori 450 milioni di euro per l'anno 2021. Tali risorse sono destinate al finanziamento dei servizi aggiuntivi programmati al fine di far fronte agli effetti derivanti dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi. Inoltre, ha previsto che una parte delle risorse del fondo, nel limite di 45 milioni di euro, possano essere utilizzate a compensazione dei maggiori costi sostenuti per la disinfezione e sanificazione dei mezzi di trasporto. L'assegnazione di tali risorse è rimessa ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa

intesa in sede di Conferenza unificata, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del D.L. n. 73/2021.

Si evidenzia che L'erogazione delle risorse stanziate ai beneficiari non è ancora completata (né per il 2020, né per il 2021), benché vi siano state alcune anticipazioni.

Per via della forte riduzione dei ricavi da traffico osservata nel 2020, con elevato impegno delle risorse fin qui stanziate, le risorse disponibili per il 2021 appaiono allo stato insufficienti per garantire al settore l'equilibrio economico-finanziario. Le tre associazioni di categoria AGENS-ANAV-ASSTRA hanno a tal proposito stimato un fabbisogno aggiuntivo di circa 1,5 miliardi di euro.

Per l'anno 2022 non ci sono ancora provvedimenti approvati per l'erogazione dei ristori relativi alla pandemia.

Tuttavia il Governo sta mettendo in atto diverse forme di agevolazioni tramite il Decreto Energia 2022 che permetterà alle Aziende di poter accedere a varie forme di agevolazioni.

Tabella di sintesi dei provvedimenti Governativi e delle risorse stanziate:

Norma di riferimento	Risorse stanziate	Di cui per mancati introiti	Di cui per servizi aggiuntivi
D.L. n. 34 del 19 maggio 2020	€ 500 mln	€ 500 mln	F
(art. 200, comma 1)	de esta de la companya	The second residence	in the first state of
D.L. n.104 del 14 agosto 2020	€ 400 mln	€ 100 mln	€ 300 mln
(art. 44 comma 1)	C 100 IIIII	C 100 IIIII	C 500 mm
D.L. n.137 del 28 ottobre 2020	€ 390 mln	€ 200 mln	€ 190 mln
(art. 22-ter comma 2)			
Legge 178 del 30 dicembre 2020	€ 200 mln	i salasa <u>i</u>	€ 200 mln
(art. 1 comma 816)	C 200 IIIII	_	C 200 IIIII
D.L. n. 41 del 22 marzo 2021	€ 800 mln	€ 800 mln	2
(art. 29)	C 000 IIIII	C 000 mm	
D.L. n. 73 25 maggio 2021	€ 450 mln	-	€ 450 mln
(art. 51 comma 1)	2 22	*	
Totale	€ 2.740 mln	€ 1.600 mln	€ 1.140 mln

Con riferimento alle norme di emanazione regionale, assume particolare rilievo la Deliberazione della Giunta Regionale n. 646 del 30.05.2022 avente ad oggetto: D.I. n. 340 del 11 agosto 2020 e D.I. n. 489 del 02 dicembre 2021 - Indicazioni per la procedura per la compensazione minori ricavi tariffari registrati negli anni 2020 e 2021, a causa dell'emergenza Covid 19, dalle Aziende esercenti servizi di Trasporto Pubblico Locale.

#### <u>Altre misure di supporto</u>

Il comma 4-bis dell'art. 92 del D.L. 18/2020 aveva disposto l'inapplicabilità per i gestori dei servizi di TPL di qualsiasi decurtazione di corrispettivo, sanzione o penale "in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020". Tale disposizione è stata da ultimo prorogata fino al 31 dicembre 2021.

È tuttora vigente il comma 4-ter dell'art. 92 del medesimo Decreto, che ha disposto "fino al termine delle misure di contenimento del virus Covid-19" la facoltà – per gli enti affidanti – di sospendere le procedure per l'affidamento di servizi di TPL in corso e di prorogare "gli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza".

#### Risorse per il settore

#### PNRR e Fondo complementare

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, predisposto ad aprile 2021 e finanziato mediante il programma europeo Next Generation EU, ha stanziato ben 191,5 miliardi di euro per il periodo 2021-2026, in larga parte composti da contributi a fondo perduto. Al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), è stato assegnato il compito di impiegare oltre 40 miliardi di euro.

Relazione sulla gestione al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021

Pagina 9 di 40

Per il TPL, con riferimento alla Missione "Rivoluzione verde e transizione ecologica" rilevano in particolare gli stanziamenti sui progetti: "Rinnovo autobus urbani TPL" con circa 2,4 miliardi di euro, "Trasporto rapido di massa con 3,6 miliardi di euro e, insieme al Ministero per l'Innovazione tecnologica e la transizione digitale (MITD), il progetto "Digitalizzazione del TPL - Mobility as a service" con 40 milioni di euro.

Con il D.L. 59/2021, è stato istituito un Fondo complementare al PNRR, con una dotazione di circa 31 miliardi di euro dal 2021 al 2026, destinato a finanziare specifiche azioni che integrano e completano il Piano. In particolare, sono stati assegnati al (MIMS) 9,8 miliardi di euro, di cui 600 milioni di euro dal 2022 al 2026 per il rinnovo "green" delle flotte dei bus.

Tali risorse si aggiungono ai 3,7 miliardi di euro dal 2019 al 2033 già stanziate dal Piano Nazionale Strategico della Mobilità Sostenibile (PNSMS).

#### Legge di Bilancio

La Legge di Bilancio 2022 (Legge 30 dicembre 2021, n. 234) ha previsto lo stanziamento di ulteriori risorse sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del Trasporto Pubblico Locale, principale fonte di finanziamento del settore per le partite correnti.

L'incremento è di 100 milioni di euro per il 2022, 200 milioni di euro per il 2023, 300 milioni di euro per il 2024, 350 milioni di euro per il 2025, e di 400 milioni di euro a partire dal 2026. Pertanto, a regime, la consistenza del Fondo aumenterà da 4,9 a 5,3 miliardi di euro/anno.

Le Legge di Bilancio ha, inoltre, previsto lo stanziamento di risorse per facilitare il rinnovo sostenibile delle flotte e la realizzazione di infrastrutture di trasporto rapido di massa, concentrate dopo il 2026, così da consentire il proseguimento degli sforzi connessi all'attuazione del PNRR.

In particolare, il comma 392 ha istituito il "Fondo per la strategia di mobilità sostenibile", alimentandolo con 2 miliardi di euro dal 2023 al 2034 compresi. Tali risorse sono destinate, tra l'altro, "al rinnovo del parco autobus del TPL, all'acquisto di treni ad idrogeno sulle linee ferroviarie non elettrificate, alla realizzazione di ciclovie urbane e turistiche, allo sviluppo del trasporto merci intermodale su ferro, all'adozione di carburanti alternativi per l'alimentazione di navi ed aerei e al rinnovo dei mezzi adibiti all'autotrasporto".

Il comma 393 autorizza, inoltre, per gli anni dal 2022 al 2036 la spesa di 3,7 miliardi di euro per la realizzazione di infrastrutture e l'acquisto di materiale rotabile per sistemi di trasporto rapido di massa.

#### L'attività dell'ART

Rispetto all'attività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), si segnalano i seguenti provvedimenti:

- Delibera n 28/2021 del 25 febbraio 2021, che include un atto di regolazione contenente "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami";
- Delibera n. 33/2021 dell'11 marzo 2021, che individua il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019;
- Delibera n. 113/2021 del 29 luglio 2021, che modifica la Misura 12 dell'Allegato A alla Delibera n. 154/2019 contenente "Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per i Contratti di Servizio di trasporto pubblico locale passeggeri su strada".

#### Andamento dei mercati di riferimento

Nel 2021 la domanda di mobilità degli italiani ha mostrato segnali di recupero rispetto al 2020, anno caratterizzato dalla battuta d'arresto legata alle restrizioni imposte dalla necessità di contenere la pandemia.

Il 2020 aveva infatti segnato una contrazione della domanda complessiva di mobilità del 22,3% e del 31,1% rispettivamente in termini di spostamenti e passeggeri\*km nel giorno medio feriale. Il 2021 ha invece visto un incremento del tasso di mobilità (il 77,2% di settembre-ottobre, contro il 67,7% della media 2020 e degli spostamenti, cresciuti di oltre il 20% rispetto ad inizio anno.¹

<sup>1 &</sup>quot;18° rapporto sulla mobilità in Italia" (Isfort-Audimob), con dati 2020-21, presentato nel mese di novembre 2021.

Tuttavia, le restrizioni alla mobilità e le misure di contrasto al Covid-19 che hanno caratterizzato il 2020 hanno prodotto effetti destinati a permanere quantomeno nel breve-medio termine. Si è osservata nel 2020 una modifica delle scelte modali, con una crescita della modalità c.d. attiva (spostamenti a piedi o in bicicletta), una tenuta dell'auto e una forte riduzione della quota della mobilità collettiva e intermodale.

Nel 2021 la tendenza si è confermata: la quota della mobilità attiva, che nel 2020 rappresentava più di un terzo degli spostamenti, nel 2021 si è attestata appena sotto il 30%. L'auto ha guadagnato un ulteriore 2%, rappresentando poco meno dei due terzi degli spostamenti. La modalità collettiva e intermodale ha visto la propria quota aumentare dal 4,9% al 6,1%, recuperando in parte rispetto ai valori 2019 (10,6%).

Anche le motivazioni che determinano gli spostamenti sono cambiate: il c.d. "lavoro agile" ha contribuito a ridurre la componente sistematica della mobilità. I lavoratori da remoto, che esprimono una domanda di mobilità più contenuta, hanno aumentato il proprio peso, crescendo dai 570.000 mila del 2019 ai 6,6 milioni del 2020 (durante la quarantena nazionale) per raggiungere la quota 4 milioni nel post-emergenza.

Isfort ha, inoltre, registrato una maggiore propensione all'utilizzo dell'auto e una minore propensione all'utilizzo del TPL su gomma, soprattutto per il trasporto extraurbano. Aumenta invece la propensione verso gli spostamenti a piedi e in treno.

Benché il livello di offerta sia tornato vicino alla situazione pre-covid, si osserva - in relazione alla domanda, che permane a livelli distanti da quelli osservati prima della pandemia - un'inevitabile riduzione dei ricavi da traffico dei servizi di TPL, nel 2021 compresa tra il 40% e il 50% rispetto al 2019.

Tuttavia, ISFORT ha evidenziato che aumenti della domanda di TPL - rispetto all'anno 2020 - si sono registrati in particolare in caso di potenziamento dei servizi e nel fine settimana. Questo potrebbe dimostrare una risposta positiva dell'utenza rispetto all'aspettativa di minore affollamento a bordo.

Resta un elemento critico la vetustà del parco veicoli italiano, il cui rinnovo ha subito un rallentamento nel 2020. Quasi la metà del parco comprende veicoli di età superiore ai 15 anni, circa il 25% registrava un'età superiore ai 20 anni. Tale aspetto è di particolare rilevanza, influenzando la percezione di qualità e sicurezza del trasporto pubblico e l'attrattività dell'offerta del servizio stesso.

#### 2. L'andamento della società

Il 2021 non ha registrato variazioni di scenario in relazione all'iter di emissione del bando di gara per l'affidamento dei servizi di TPL da parte dell'Ente Regione Marche, la Società ha redatto il piano industriale del periodo 2019- 2024 in una situazione di scenario pre-covid ed ha predisposto un piano industriale che considera la temporanea turbativa del mercato generata dall'emergenza sanitaria con particolare riferimento all'esercizio 2022.

Pur in presenza dell'immissione in esercizio di nuovi mezzi, come lo scorso anno si registra un rilevante volume di costi di manutenzione, capitalizzati per € 601.461 sostanzialmente stabili rispetto al precedente esercizio (€ 608.016), conseguenti gli interventi indispensabili per il mantenimento in esercizio della flotta e degli altri cespiti aziendali.

L'operazione di rinnovo del parco mezzi è proseguita attraverso l'acquisto di n. 2 bus urbani, di cui uno completamente elettrico, e di 4 bus extraurbani, che si aggiungono ai 15 nuovi mezzi acquistati nel 2020 e consegnati nel 2021.

Al fine di sostenere la liquidità aziendale nel corso dell'esercizio è stato sottoscritto un nuovo finanziamento a medio lungo termine con ICCREA, BCC Fano, BCC Recanati e Colmurano dell'importo in linea capitale di € 3.000.000, che prevede un periodo di preammortamento fino al 14.09.2022 ed il rimborso in n. 5 rate trimestrali posticipate comprensive di quota capitale ed interessi, di cui la prima scadente il 14.09.2022 e l'ultima il 14.09.2023.

Come esposto nel paragrafo introduttivo della presente relazione, l'esercizio 2021 ha continuato ad essere significativamente influenzato dagli eventi straordinari determinati dall'emergenza sanitaria. I ricavi derivanti dalla vendita di abbonamenti, biglietti e dei titoli integrati ferro\gomma hanno registrato un leggero incremento (5,85%) passando da circa 6.079 €/Mio nell'esercizio precedente a 6.435 €/Mio, rimanendo però ben al di sotto dei livelli ordinariamente conseguiti nei periodi pre-pandemia (circa 10.278 €/Mio nel 2019). I ricavi da

Relazione sulla gestione al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021

Pagina 11 di 40

prestazioni di servizi di noleggio registrano una ulteriore contrazione rispetto all'esercizio precedente passando da circa 197K€ nel 2020 a 68K€ nel 2021 (1.481 €/Mio nel 2019).

Da evidenziare, per contro, il permanere di un'elevata significatività della voce dei contributi in conto esercizio, che ha beneficiato della contribuzione straordinaria di circa 4.3 €/Mio finalizzata a ristorare la Società dei minori ricavi e dei maggiori costi insorgenti dall'emergenza sanitaria. Di seguito viene esposta la composizione analitica della voce in esame.

CONTRIBUTI DI ESERCIZIO	Esercizio precedente	Esercizio corrente	
Contributi da Stato, Regione e Enti vari			
Contributi dallo Stato per sconto gasolio	297.523	303.102	5.579
Contributi per CCNL Autoferrotranvieri	2.760.034	2.794.793	34.759
Contributi per Oneri di malattia	33.900	25.317	-8.583
Contributi Ristori	3.086.179	4.306.235	1.220.056
Contributi Bonus Investimenti	3.545	5.843	2.298
Totale Contributi da Stato, Regione ed Enti vari	6.181.181	7.435.290	1.254.109
Contributi in conto investimenti			
Quota annua contributi in c/invest. Autobus e Filobus	1.427.823	1.459.848	32.025
Quota annua contributi in c/invest. Altri cespiti	35.073	36.111	1.038
Totale Contributi in conto investimenti	1.462.896	1.495.959	33.063
Totale	7.644.077	8.931.249	1.287.172

Sul piano dei costi il conto economico dell'esercizio 2021 registra un generalizzato aumento dei costi operativi, diretta conseguenza della ripresa della operatività della Società, ancorché in un contesto di erogazione del servizio caratterizzato dai significativi condizionamenti e limitazioni determinati dall'emergenza sanitaria.

Per quanto concerne i carburanti, si registra un significativo aumento dei consumi rispetto all'esercizio precedente, collegabile alla maggiore percorrenza a cui si deve aggiungere il generalizzato rincaro dei prodotti petroliferi registrato nel 2021. Il prezzo del gas naturale, che fino ai primi mesi del 2021 era rimasto contenuto, si è progressivamente impennato a partire da maggio. Ora è la commodity che mostra il rincaro maggiore: +423% nel corso del 2021 fino a dicembre, cioè prezzo più che quintuplicato. Il balzo del prezzo del gas ha determinato un forte effetto di spillover sul petrolio, passato da un costo di 52 dollari al barile di inizio anno ad un prezzo di 84/86 in ottobre dollari al barile, per poi stabilizzarsi a circa 71 dollari per barile nei mesi di novembre e dicembre.

Con riferimento invece al consistente incremento del costo del personale, passato da circa 17.6 €/Mio nel 2020 a 18.7 €/Mio nel 2021, si ricorda che il dato 2020 era influenzato dal ricorso agli ammortizzatori sociali (FIS) e alla massimizzazione dell'utilizzo concordato di ferie e permessi, ritornando nel 2021 la voce in commento su livelli sostanzialmente fisiologici e registrando un incremento anche per effetto del rinnovo del CCNL, parzialmente assorbito dall'utilizzo dei fondi precedentemente stanziati al fine di considerare gli oneri relativi al periodo di vacanza contrattuale derivanti dal rinnovo del CCNL.

Per quanto attiene alle politiche di gestione della qualità si segnala come la Società abbia ottenuto il rinnovo della certificazione ISO 39001 (sicurezza stradale).

### 3. I risultati dell'esercizio 2021 - Le attività della società

Il Bilancio al 31.12.2021 si chiude con un utile di € 54.131.

**<u>Il PATRIMONIO NETTO</u>** si attesta a € 9.520.950 (€ 9.466.819 nel 2020).

**A)** II VALORE DELLA PRODUZIONE ammonta ad € 34.259.587 (€ 30.985.407 nel 2020) con una incremento di € 3.274.180 come sotto rappresentato:

Pagina 12 di 40

Descrizione	Esercizio	Esercizio	Scost.	Var.	%
	in corso	precedente	assoluto	%	su Tot.
A) VALORE DELLA PRODUZIONE	7.5		· ·		1. Si V
A. 1) Ricavi delle vendite e prestazioni					
a) Ricavi delle vendite	6.435.413	6.079.796	355.617	5,85	18,78
b) Ricavi delle prestazioni	<u> 4</u> 1		-		
Corrispettivi da contratto di servizio	15.233.783	15.037.861	195.922	1,30	44,47
Corrispettivi da prestazioni varie	502.651	496.460	6.191	1,25	1,47
Totale Ricavi delle prestazioni	15.736.434	15.534.321	202.113	1,30	45,93
Totale A.1) Ricavi delle vendite e prest.	22.171.847	21.614.117	557.730	2,58	64,72
A. 4) Incrementi di immobilizzazioni			a. www	10 - S - 10 (10)	J7 (196)
Spese di manutenzione da capitalizzare	614.461	608.016	6.445	1,06	1,79
Totale A.4) Incrementi di immobilizzazioni	614.461	608.016	6.445	1,06	1,79
A. 5) Altri ricavi e proventi, di cui					
Contributi di esercizio	8.931.249	7.644.077	1.287.172	16,84	26,07
Altri ricavi e proventi	2.542.030	1.119.197	1.422.833	127,13	7,42
Totale A.5) Altri Ricavi e proventi	11.473.279	8.763.274	2.710.005	30,92	33,49
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	34.259.587	30.985.407	3.274.180	10,57	100,00

Per quanto riguarda l'andamento dei Ricavi delle vendite da titoli di viaggio TPL si rileva una leggera ripresa (+5,85%) rispetto all'esercizio precedente, permanendo però il valore delle vendite su livelli ben lontani da quelli fisiologici e medio normali rilevati negli esercizi pre-pandemia.

L'andamento della voce in commento è illustrato nel dettaglio che segue:

	VOCE
65010001	Biglietti/Servizio urbano
65010005	Biglietti/Servizio extraurbano
65010010	Maggiorazione Biglietti
65010015	Abbonamenti/Servizio urbano
65010020	Abbonamenti/Servizio extraurbano
65010025	Collegamento parcheggi
6501	VENDITE DA T.P.L./ATMA
6502	INTEGRAZ.ED AGEVOLAZ.TARIFFARIE ATMA
6510	VENDITE SERV.TURISTICI/CONEROBUS
65	RICAVI DELLE VENDITE

	2020		2021		DIFF.	DIFF%
-	1.287.342	-	1.435.320	-	147.978	11,49%
-	704.062	-	859.274	-	155.212	22,05%
-	49.734	-	34.170		15.564	-31,29%
-	2.624.013	-	2.606.338		17.675	-0,67%
-	1.271.110	-	1.368.725	-	97.615	7,68%
-	42.000	-	49.500	-	7.500	17,86%
-	5.978.260	-	6.353.327	-	375.067	6,27%
-	99.603	-	82.086		17.517	-17,59%
-	1.933		u da const		1.933	-100,00%
-	6.079.796		6.435.413	•	355.617	5,85%

Come esposto nella tabella successiva, che illustra nel dettaglio dei Ricavi delle Prestazioni, i ricavi da prestazioni di servizio evidenziano un moderato aumento dell'1,3% rispetto all'esercizio precedente, mentre i ricavi da noleggio si attestano su valori assolutamente non significativi nel 2022 in considerazione della sostanziale sospensione del servizio nel corso del 2021.



	VOCE
6601	CORRISP.DA CONTRATTI DI SERVIZIO/ATMA
6602	CORRISP.RIMODULAZIONE TARIFFARIA/ATMA
6603	CORRISP.PRESTAZ.VARIE/ATMA SERVICE
6604	CORRISP.PRESTAZ.VARIE CONEROBUS
6605	CORRISP.PER NOLEGGIO E F.LINEA
6606	CORRISP.SERV.DIV.TPL/FUORI LINEA
6607	CORRISP. PER SERVIZI TURISTICI
6608	CORRISP.SERV.DIV.TPL/SCUOLABUS
6609	CORRISP.SERV.SCOLASTICO
6610	CORRISP.SERV.DIC.TPL/DISCOBUS
66	RICAVI DELLE PRESTAZIONI

	2020		2021		DIFF.	DIFF%
-	15.017.861	-	15.117.178	-	99.317	0,66%
	-		-		-	
-	104.457	-	73.360		31.097	-29,77%
-	91.315	-	154.444	-	63.129	69,13%
u.	196.770	-	67.683		129.087	-65,60%
			-		, i	
-	54.004	-	59.000	-	4.996	9,25%
					· -	
-	49.915	-	148.163	-	98.248	196,83%
		15.1		i II Video	- 10 To - 10 - 10 - 10 - 10 - 10 - 10 - 10 - 1	\$ (
	15.534.320	-	15.736.434	•	202.114	1,30%

Per quanto attiene all'andamento degli Altri ricavi e proventi, diversi dai contributi in conto esercizio, la composizione della voce in esame e la variazione rispetto all'esercizio 2020 sono evidenziate nella tabella seguente.

	VOCE			2020		2021		DIFF.	DIFF. %
7101	PROVENTI PUBBLICITARI E VARI		-	124.010	-	184.413	-	60.403	48,71%
7103	CANONI ATTIVI DIVERSI	e <sup>d</sup>	-	3.150	1 11			3.150	-100,00%
7104	PROVENTI DIVERSI		-	40.131	-	499.484	- 1	459.353	1144,63%
7110	RICAVI E PROVENTI ACCESSORI/ATMA		-	505.333	-	507.020	-	1.687	0,33%
7201	PROVENTI DIVERSI		-	54.708	-	20.407		34.301	-62,70%
7205	PROVENTI DIVERSI		-	148				148	-100,00%
7301	RIMBORSI DIVERSI		-	110.139	-	329.392	-	219.253	199,07%
7302	RIMBORSI DA STATO REGIONE ED ENTI VARI				-	140.940	_	140.940	- 1
7310	RIMBORSI DIVERSI GEST.ACCESSORIA/ATMA		-	148.811	-	244.458	-	95.647	64,27%
7401	PLUSVALENZE ORDINARIE		-	250	4	6.082	-	5.832	2332,79%
7402	SOPRAVVENIENZE ATTIVE ORDINARIE		-	111.765	-	600.464	-	488.698	437,25%
7403	INSUSSISTENZE PASSIVE ORDINARIE		-	18.501	-	9.370		9.130	-49,35%
7404	PROVENTI ORDINARI VARI		-	2.000		- × -		2.000	-100,00%
7405	PROVENTI ORDINARI DIVERSI		-	250				250	-100,00%
	TOTALE PROVENTI DIVERSI			1.119.197		2.542.030		1.425.083	127,33%

**B)** I COSTI DELLA PRODUZIONE sono risultati pari a € 34.004.081 (€ 30.618.017) con un incremento di € 3.386.064 rispetto al 2020 (circa l'11,06 %).



Descrizione	Esercizio	Esercizio	Scost.	Var.	%
	in corso	precedente	Assoluto	%	su Tot.
COSTI DELLA PRODUZIONE			12 -1	i i i i i i	1
B. 6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	5.306.407	3.772.443	1.533.964	40,66	15,61
B. 7) Per servizi	5.343.345	4.843.818	499.527	10,31	15,71
B. 8) Per godimento beni di terzi	276.412	244.066	32.346	13,25	0,81
B. 9) Spese di personale	18.719.489	17.615.945	1.103.544	6,26	55,05
B.10) Ammortamenti e svalutazioni	3.811.172	3.441.277	369.895	10,75	11,21
B.11) Variazioni delle rimanenze	- 95.213	- 99.506	4.293	- 4,31	- 0,28
B.12) Accantonamenti per rischi	-	376.201	- 376.201	-	-
B.14 Oneri diversi di gestione	642.469	423.774	218.695	51,61	1,89
TOT. COSTI DELLA PRODUZIONE	34.004.081	30.618.018	3.386.063	11,06	100,00

Il generale incremento dei costi operativi e conseguente, come descritto in precedenza, della ripresa dell'attività operativa della Società, significativamente ridotta, come ben noto e precedentemente detto, nel 2020 a causa dell'emergenza sanitaria.

Con particolare riguardo ai costi delle materie prime, la voce in esame è stata significativamente influenzata dall'incremento della percorrenza e dell'aumento del prezzo medio dei prodotti petroliferi e delle commodities energetiche.

Come precedentemente descritto, il consistente incremento del costo del personale, passato da circa 17.6 €/Mio nel 2020 a 18.7 €/Mio nel 2021, deriva dalla parziale non confrontabilità del dato relativo all'esercizio 2020 che era influenzato dal ricorso agli ammortizzatori sociali (FIS) e alla massimizzazione dell'utilizzo concordato di ferie e permessi. La voce di costo in esame è ritornata nel 2021 su livelli sostanzialmente fisiologici, registrando un incremento anche per effetto del rinnovo del CCNL, parzialmente assorbito dall'utilizzo dei fondi precedentemente stanziati al fine di considerare gli oneri relativi al periodo di vacanza contrattuale derivanti dal rinnovo del CCNL.

#### 4- RISCHI ED INCERTEZZE

La complessità dei processi gestionali, nonché le evoluzioni del contesto normativo, operativo e finanziario di riferimento, sono oggetto di costante monitoraggio da parte di Conerobus con la finalità di fornire agli organi sociali e al management tutti gli strumenti necessari per una corretta valutazione dei rischi connessi e per favorire l'elaborazione dei relativi piani di azione.

La contrazione dei flussi di cassa, causata dalla situazione di emergenza sanitaria, e l'incertezza sull'evoluzione dei volumi e delle modalità di gestione della domanda di trasporto porta necessariamente a dover segnalar un fattore di incertezza gestionale, che ha caratterizzato l'esercizio passato e continuerà a caratterizzare l'anno 2022, a fronte del quale è da evidenziare che gli organi governativi centrali e regionali hanno già assunto iniziative ed impegni finalizzati a garantire il mantenimento degli equilibri economico finanziari degli operatori del settore pur mancando ad oggi la formalizzazione di provvedimenti effettivi.

Nel corso dell'anno 2022 non si riuscirà a ritornare ai livelli pre-pandemia anche in seguito all'impatto della guerra in Ucraina sui mercati finanziari e all'inflazione delle materie prime.

La pandemia ha determinato un consistente trasferimento verso la mobilità privata dovuta al timore nell'utenza a condividere con altre persone il viaggio verso il luogo di lavoro\studio.

Altri fattori di impatto sulla mobilità sono la crescita del remote working, la diffusione del Distance Learning e l'esplosione dell'E-Commerce.

Inoltre elementi da attenzionare sono:

- Aumento dei costi dei prodotti energetici
- Aumento del costo del personale per rinnovi contrattuali e assenza da anni di contributo a compensazione, almeno parziale, di detti aumenti
- Tariffe e corrispettivi non adeguati da anni

Pagina 15 di 40

#### - Costi fissi per garantire il servizio

Con la considerazione che l'epoca dei ristori deve ritenersi con il 2021 conclusa e quindi dal 2022 devono essere assunti provvedimenti efficaci in termini sia di adeguamento dei corrispettivi dei contratti di servizio, che di revisione del servizio stesso, che di contribuzione a copertura di aumenti costi quali quelli del personale, che di supporto finanziario o agevolazione nell'accesso al credito mediolungo-termine, in mancanza dei quali verrebbero meno gli equilibri economico finanziario.

L'organo amministrativo ha predisposto un piano gestionale ed economico finanziario per l'esercizio 2022 da cui si evince che gli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria in corso saranno sicuramente rilevanti anche nell'esercizio 2022.

Dal punto di vista gestionale la Società ha modificato i propri piani di servizio al fine di contenere, alla luce delle mutate esigenze di contesto, i costi operativi derivanti dall'effettuazione del servizio di TPL e all'ottimizzazione del ciclo finanziario.

La Società gestisce il rischio di liquidità, rappresentato dal rischio che le risorse finanziarie non siano sufficienti per far fronte alle obbligazioni finanziarie e commerciali nei termini e alle scadenze prestabilite anche a causa della difficoltà di reperire fondi o di liquidare attività sul mercato, attraverso il mantenimento di riserve adeguate, di linee *committed* e ha capacità patrimoniale per ottenere ulteriore funding, ricorrendo a primari istituti finanziari. La gestione del rischio è effettuata in prima istanza attraverso il monitoraggio continuo dei flussi di cassa previsti e correnti e la correlazione dei profili di scadenza delle attività e delle passività finanziarie.

La Società, inoltre, potrà ragionevolmente disporre delle somme iscritte nel bilancio in commento tra i crediti verso la controllata ATMA a fronte dei servizi resi come da contratti di servizio vigenti nel periodo ed a fronte contributi in conto esercizio, finalizzati a compensare i minori ricavi e maggiori costi, conseguenti alla situazione emergenziale causata dalla diffusione del virus SARS-CoV-2, ancora non erogati alla data di chiusura dell'esercizio, nonché dei crediti verso lo Stato, per contributi richiesti a fronte dei maggiori costi legati agli oneri di malattia.

# È comunque essenziale che, anche per il 2022, siano riconosciuti e prontamente liquidati i ristori e contributi da parte statale e regionale, a sostegno dell'equilibrio economico e finanziario, non solo di Conerobus, ma di tutte le aziende del settore.

Sulla base del piano gestionale, economico e finanziario predisposto per l'esercizio 2022 si ritiene che, per quanto gli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria siano ancora sicuramente rilevanti, il ritorno ad una relativa normalità della situazione sanitaria, per quanto lento e progressivo nel tempo, con conseguente ritorno ad un normale comportamento dell'utenza in relazione all'utilizzo dei servizi di TPL, i provvedimenti organizzativi assunti dalla Società al fine di contenere i costi operativi, unitamente alla continuità dell'accesso al credito bancario assicurata da parte dei principali istituti di credito di riferimento, consentiranno alla Società di assolvere tempestivamente agli impegni assunti nel prevedibile futuro ed in particolare nei prossimi 12 mesi.

Sul profilo dei costi, è necessario evidenziare sin d'ora l'impennata dei costi energetici e delle commodity energetiche, ossia energia elettrica e prodotti petroliferi, a cui si sta globalmente assistendo, in un contesto di instabilità caratterizzato dalla profonda incertezza generata dall'avvio degli eventi bellici tutt'ora in corso in Ucraina. Al fine di contenere le conseguenze economiche di tale aumento dei costi, oggi più di ieri è indispensabile che le aziende operanti nel settore del trasporto pubblico siano qualificate come "energivore", consentendo loro di beneficiare degli sgravi fiscali previsti e che i contratti di servizio siano prontamente adeguati al fine di considerare i maggiori costi di gestione.

Preso a riferimento il quadro normativo sopra descritto e considerato lo scenario mondiale, che è caratterizzato dal conflitto tra Russia e Ucraina, gli Amministratori sono consapevoli che il significativo aumento dei costi energetici può essere un fattore di rischio per il settore del trasporto pubblico che deve necessariamente beneficiare di interventi Governativi atti alla sua tutela.

Gli amministratori, pertanto, anche sulla base dei risultati del suddetto piano gestionale ed economico finanziario predisposto dalla Società, oggetto di continuo monitoraggio e aggiornamento, hanno valutato la sussistenza della continuità aziendale e, seppur nell'incertezza determinata dall'attuale contesto locale, nazionale ed internazionale, ritengono che non sia pregiudicata la capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento in quanto, sotto il profilo finanziario riuscirà a garantire e mantenere l'equilibrio modificando tutti i termini di pagamento dei principali fornitori e potendo contare sulla riscossione

Relazione sulla gestione al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021

Pagina 16 di 40

dei contributi ristori 2021 e sull'attivazione di nuove linee di credito, al fine di sostenere la liquidità aziendale, per le quali sono già state avviate le richieste presso gli istituti bancari.

#### C) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

Gli oneri finanziari, pari ad € 263.21 sono in aumento rispetto all'esercizio precedente (+ € 49.978) per effetto dell'aumento del valore medio dei debiti a medio lungo termini vs. istituti di credito.

#### D) RIVALUTAZIONI DI PARTECIPAZIONI

Circa la partecipata totalitaria ConerobusService Srl, in base al bilancio di esercizio approvato dall'Assemblea del socio unico del 28/04/2022 è stato ritenuto opportuno adottare, per una migliore rappresentazione della situazione patrimoniale, finanziaria ed economica, il criterio del patrimonio netto per la valutazione della partecipazione L'applicazione del criterio del patrimonio netto ha portato ad una rivalutazione del valore di carico della partecipazione, allineandolo al valore del patrimonio netto della controllata pari ad  $\in$  257.387, acquisendo quindi di fatto l'incremento complessivo di  $\in$  61.694 pari all'utile conseguito nel 2021 destinato a riserva.

#### 5- Ricavi o costi di entità o incidenza eccezionale

Da segnalare la rilevazione per competenza dei contributi erogati, per il tramite della società ATMA, a Stato/Regione/Comuni dei contributi straordinari per l'emergenza Covid-19 per l'importo di € 4.306.235.

Non vi sono ulteriori ricavi o costi di entità o incidenza eccezionale da segnalare.

## 6- Attività di ricerca e sviluppo

Nel corso del 2021 non sono state svolte attività di ricerca e sviluppo

### 7. La gestione del personale

Nel corso dell'anno 2021, l'organico medio del personale dipendente è stato di 435,13 unità (434,64 unità nel precedente esercizio). Naturalmente la larghissima parte del personale è assegnato al settore Movimento vale a dire all'erogazione dei servizi di trasporto di TPL.

Nel corso dell'anno si sono registrate n. 34 assunzioni di personale in servizio e n. 42 cessazioni dei rapporti di lavoro causa decorrenza del termine del contratto di lavoro a tempo determinato e/o collocamento in quiescenza e/o dimissioni volontarie.

PAR.	QUALIFICA	
	DIRETTORE GENERALE	
	DIRIGENTE TECNICO	1,00
	TOTALE DIREZIONE	1,00
		A
	250 RESP.UNITA' COMPLESSA	1,06
	230 CAPO UNITA' ORGANIZZ.	6,17
	205 COORDINATORE UFFICIO	3,92
	193 SPECIALISTA AMM.VO	3,75
	175 COLLABORATORE UFFICIO	9,35
	170 OPERATORE TECNICO NON IDONEO	1,00
	155 Operatore Qualificato di Ufficio	12,25
	140 Operatore Qualificato di Ufficio	0,92
	130 OPERATORE di UFFICIO	0,77
	129 Operatore Generico	2,00
	110	0,46
	NON idonei	6,00
	Totale Amministrazione - Vendita Titoli Viaggio	47,65
	230 CAPO UNITA' ORGANIZZ.	1,25
	205 CAPO UNITA' TECNICA	1,00
	193 SPECIALISTA TEC. / AMM.VO	1,00
	188 CAPO OPERATORI	8,00
	170 OPERATORE TECNICO	10,25
	155 Operatore Qualificato	0,67
	140 OPERATORE QUALIFICATO 1°	2,71
	130 OPERATORE MANUTENZIONE	0,25
	100 AUSILIARIO GENERICO	2,00
	Totale Manutenzione Mezzi Impianti - Magazzino	27,13
	230 CAPO UNITA' ORGANIZZ.	1,00
	210 Coordinatore di Esercizio	1,00
	205 COORDINATORE UFFICIO	1,50
	193 SPECIALISTA TEC. / AMM.VO	1,00
	175 COLLABORATORE di UFFICIO	1,00
	155 Operatore Qualificato di Ufficio	2,33
	193 ADDETTO ESERCIZIO	11,83
	183 OPERATORE ESERCIZIO	159,65
	175 OPERATORE ESERCIZIO	37,83
	158 OPERATORE ESERCIZIO	50,62
	140 OPERATORE ESERCIZIO	91,11
	116 Operatore Generico	0,48
	Totale Esercizio T.P.L Noleggio da Rimessa	359,35
		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
	TOTALE MEDIA DIPENDENTI	435,13
	Totale Esercizio T.P.L Noleggio da Rimessa %	82,58



### 8. La sicurezza sui luoghi di lavoro

La sicurezza sui luoghi di lavoro è allineata agli standard nazionali di settore; nell'anno 2021 si rileva un significativo incremento del numero degli infortuni che sono passati da 16 del 2020 a 30 del 2021.

In aumento il totale dei giorni di infortunio nell'ambito del personale addetto alla guida che passa da 687 giornate del 2020 a 1.659 giornate del 2021, mentre la durata media dell'infortunio passa da 43,69 giornate a 60,43 giornate, come illustrato dalla tabella sottostante che include i dati relativi a tutti gli incidenti avvenuti con conseguenze di inabilità (temporanea o permanente):

<u>.</u>	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021
Numero di infortuni sul lavoro					
OPERATORI DI ESERCIZIO	27	22	16	14	25
ADDETTI OFFICINA	2	4	0	1	0
<u>IMPIEGATI</u>	0	0	2	1	5
Totale n.	29	26	18	16	30
<u>Di cui in itinere</u>	3	1	2	1	5
TOT GIORNI OPERATORI DI ESERCIZIO	1351	522	482	687	1659
TOT GIORNI ADDETTI OFFICINA	64	127	0	5	0
TOT GIORNI IMPIEGATI	0	0	21	7	154
TOT GIORNI ASSENZA PER INFORTUNI	1415	649	503	699	1813
DURATA MEDIA DEGLI INFORTUNI (giorni)	48,79	24,96	27,95	43.69	60,43

#### 9. Parco mezzi aziendale

Il Parco mezzi aziendale è costituito al 31/12/2021 da 235 bus (234 nel 2020) e 9 filobus (9 nel 2020), di cui 115 bus e 9 filobus per il servizio urbano di Ancona, 12 bus per il servizio urbano di Jesi, 93 bus per il servizio extraurbano (compreso il servizio urbano di Falconara) e 15 bus per il servizio da noleggio da rimessa, riconvertiti al servizio di linea in considerazione della sospensione del servizio di noleggio.

Grazie agli acquisti degli autobus nuovi, immessi in servizio nel corso dell'anno il Parco Mezzi Conerobus ha diminuito la sua vetustà media che per il Servizio Urbano di Ancona vale 11,38 anni mentre per il Servizio Urbano di Jesi è pari a 16,43 anni.

Nel Servizio Extraurbano (compreso il servizio urbano di Falconara) la vetustà è scesa a 11,72 anni mentre per il servizio di noleggio con conducente è pari a 14,48.

#### **ETA MEDIA PARCO MEZZI**

Servizio	Numero	Immatricolazione	Quantità
URBANO DI ANCONA			
AUTOBUS A METANO	84	1997	1
AUTOBUS A GASOLIO	30	1998	2
NUM. TOTALE AUTOBUS	114	2000	2
ETA' MEDIA	11,38	2003	7
		2004	17
		2005	11
		2007	13
		2008	4

Pagina 19 di 40

Servizio	Numero	Immatricolazione	Quantità
		2009	5
		2010	14
		2011	5
		2013	7
		2014	1
		2019	18
		2020	6
		2021	1
		te de la companya	
FILOBUS			
FILOBUS	9	2013	3
ETA' MEDIA	7,34	2013	6
LIA WILDIA	7,34	2014	U
URBANO JESI			
AUTOBUS A METANO	12	2001	2
AUTOBUS A GASOLIO	0	2002	2
NUM. TOTALE AUTOBUS	12	2003	1
ETA' MEDIA	16,43	2005	2
LIA WILDIA	10,43	2006	3
		2009	2
SER.ZIO EXTRAURBANO E URBANO DI FALCONARA			
AUTOBUS A METANO	4	2000	6
AUTOBUS A GASOLIO	89	2001	7
NUM. TOTALE AUTOBUS	93	2002	1
ETA' MEDIA	11,72	2005	10
		2006	6
		2007	15
		2008	4
		2009	6
		2011	8
		2013	8
		2014	5
		2018	11
		2019	3
		2020	2
		2021	1
ELETTRICO			
	1 1		I



Servizio	Numero	Immatricolazione	Quantità
ELETTRICO	1	2021	1
ETA' MEDIA	0,00		
EX NOLEGGIO			
EX NOLEGGIO	i Lilling Arm		12- 2
AUTOBUS A METANO	0	2001	1
AUTOBUS A GASOLIO	15	2004	2
NUM. TOTALE AUTOBUS	15	2005	2
ETA' MEDIA	14,48	2006	5
		2007	2
		2008	1
		2009	1
		2018	1
		n regij wee	2 1 1
TOTALE AUTOBUS TPL	219	<u> </u>	5 9 70
TOTALE FILOBUS	9	(f - 2 - 1 - 1	
TOTALE FILODUS	9		A 200 1 120 1
ELETTRICO	1		11 1
		k i i j	
TOTALE EX NOLEGGIO	15		*
			1 4 7



# 10 - Servizi di TPL

#### 10.1 Servizio urbano di Ancona

Di seguito riportiamo le tabelle consuntive dei servizi minimi ed aggiuntivi, resi nel corso del 2021.

#### Conerobus S.p.A. - Servizi minimi linee urbane di Ancona - Anno 2021

Linea	Descrizione percorso	Km totali 2021
Linea n. 2	P. Cavour - Galleria Risorgimento - Pinocchio	208.035,86
Linea n. 2/6	P. Cavour - B. Rodi - V. XXV Aprile - V. De Gasperi - Stazione FS	37.668,07
Linea n. 3	P. Cavour - Galleria Risorgimento - Posatora	181.269,32
Linea n. 1/3	P. IV Novembre - Stazione FS - Posatora	91.836,02
Linea n. 1/4 - Bus	P. IV Novembre - Stazione FS - Tavernelle	507.479,42
Linea 1/4 - Filobus	P. IV Novembre - Stazione FS - Tavernelle	39.491,00
Linea n. 1/5	P. IV Novembre - Stazione FS - P. Bassi - P.za d'Armi	4.407,13
Linea n. 6	P. Cavour - B. Rodi - V. Michelangelo - V. De Gasperi - Stazione FS	144.359,65
Linea n. 7	P. Stamira - Via Miano - Via R. Sanzio - P. Stamira	49.732,94
Linea n. 8	P. Stamira - Circonvallazione - Via Angelini - V. Conero	61.676,89
Linea n. 91	P. Stamira - V. Isonzo - Pietralacroce - V. Vittoria - P. Stamira	77.003,07
Linea n. 92	P. Stamira - V. Vittoria - Pietralacroce - V. Isonzo - P. Stamira	43.582,77
Linea n. 10	Stazione FS - P. Repubblica - Cantieri Navali	11.101,71
Linea n. 11	P.Roma - V.Fanti - V.Pizzecolli - Duomo - V.Podesti - V.Astagno	31.165,34
Linea n. 12	Stazione FS - Molo Sud - ZIPA	18.419,80
Linea n. 14	(CD) P. Cavour - V. Podgora - V. Panoramica - P. Cavour	42.989,62
Linea n. 15	(CS) P. Cavour - V. Montegrappa - V. Tagliamento - P. Cavour	49.698,48
Linea n. 21	Pinocchio - Ghettarello - Sappanico - Gallignano - Montesicuro	120.840,22
Linea n. 21/33	Ancona - Candia - Ghettarello - Sappanico - Montesicuro	4.598,80
Linea n. 22	P. Cavour - Pinocchio - Brecce Bianche - Aspio Vecchio	215.544,05
Linea n. 24	P. Cavour - P.zza Ugo Bassi - Pinocchio - Monte Dago - Brecce Bianche - Baraccola Ovest	106.654,28
Linea n. 30	P. Ugo Bassi - Stazione FS - Via Misa - Ospedale Reg. Torrette	113.749,51
Linea n. 31	P. Ugo Bassi - V. Urbino - Posatora - Ospedale Reg. Torrette	109.022,38
Linea n. 33	Ancona - Posatora - Fornetto - Candia - Bolignano	81.061,23
Linea n. 34	P. Ugo Bassi - Via Fano - Via Gigli - Via Pesaro - Via Lamaticci - P. Ugo Bassi	20.377,89
Linea n. 35	Navetta Torrette - Ospedale Regionale	30.640,00
Linea n. 36	P.zza Cavour - Via Marconi - Stazione - Torrette - Collemarino	1.073,34
Linea n. 40	Cimitero di Tavernelle (Servizio interno)	8.008,20
Linea n. 41	Stazione FS - Osp. Geriatrico - Verbena - Palombare - Stazione FS	112.789,60
Linea n. 42	P. Cavour - V. Grazie - Castellano - Villa Romana	208.331,32
Linea n. 43	Ancona - Tavernelle - Varano	69.433,97
Linea n. 44	P. Cavour - Stazione - Tavernelle - Via M. del Lavoro - V. Flavia - Baraccola Sud	286.315,71
Linea n. 93	Ancona - Pietralacroce - Montacuto - Poggio - Massignano	110.542,31
Linea n. 94	Ancona - Pietralacroce - Portonovo (Stagionale)	49.579,12
	TOTALE KM EFFETTIVAMENTE EROGATI NEI SERVIZI MINIMI DELLE LINEE URBANE DI ANCONA	3.248.479,00



# Conerobus S.p.A. - Servizi aggiuntivi linee urbane di Ancona - Anno 2021

Linea	Descrizione percorso	Km totali 2021
Linea n. 1	Stazione FS - Via Marconi - P.zza Cavour (corse supplementari)	15,55
Linea n. 4	P. Cavour - Via Marconi - Tavernelle (corse supplementari)	23,89
Linea n. 35	Navetta Torrette - Ospedale Regionale (Quota km residuale rispetto ai 30.640,00 km imputati nei servizi minimi)	12.032,03
Linea n. 37	Stazione FS - Torrette - Carcere Barcaglione - Villaggio Barcaglione - Torrette - Stazione FS	17.973,79
Linea n. 4/	Navetta Stazione centrale - P.zza Cavour - (Servizio sostitutivo Trenitalia)	12.006,15
Linea n. 46	P.zza Cavour - Parcheggi Tavernelle - B. Bianche - Q2 o Q3	321.684,34
Linea n. 89	P.zza Cavour - Circonvallazione - Pietralacroce - P.zza Cavour	4.854,82
Linea n. 93	Ancona - Pietralacroce - Montacuto - Poggio - Massignano (Quota km residuale rispetto ai 110542,31 km imputati nei servizi minimi e 51,47 km comunicati alla Regione e finanziati dal Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibile)	18.767,45
Linea n. 94	Ancona - Pietralacroce - Portonovo (Stagionale-Quota km residuale rispetto ai 49579,12 km imputati nei servizi minimi e 3987,84 km comunicati alla Regione e finanziati dal Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibile)	14.304,78
Linea SPECI	Collegamenti scolastici ed ordinari	18.057,19
	TOTALE KM EFFETTIVAMENTE EROGATI NEI SERVIZI AGGIUNTIVI DELLE LINEE URBANE DI ANCONA	419.720,00

	Km totali 2021
TOTALE GENERALE KM EROGATI NELLE LINEE DEL SERVIZIO URBANO (MINIMI+AGGIUNTIVI)	3.668.199,00



# Conerobus S.p.A. - Servizi aggiuntivi linee urbane di Ancona comunicati alla Regione Marche per finanziamento Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibile - Anno 2021

Linea	Descrizione percorso	Km totali 2021
6S-BB	Corse scolastiche aggiuntive afferenti al progetto di potenziamento 6Smart per Istituti Rinaldini,Mannucci, Savoia Benincasa, per limitazioni di capienze autobus causate dal Covid	996,33
6S-FS	Corse scolastiche aggiuntive afferenti al progetto di potenziamento 6Smart per Istituti Rinaldini,Mannucci, Savoia Benincasa, per limitazioni di capienze autobus causate dal Covid	580,58
6Smart	Corse scolastiche aggiuntive afferenti al progetto di potenziamento 6Smart per Istituti Rinaldini,Mannucci, Savoia Benincasa, per limitazioni di capienze autobus causate dal Covid	512,70
6S-PL	Corse scolastiche aggiuntive afferenti al progetto di potenziamento 6Smart per Istituti Rinaldini,Mannucci, Savoia Benincasa, per limitazioni di capienze autobus causate dal Covid	902,16
6S-PN	Corse scolastiche aggiuntive afferenti al progetto di potenziamento 6Smart per Istituti Rinaldini,Mannucci, Savoia Benincasa, per limitazioni di capienze autobus causate dal Covid	821,85
Sp2	Corse scolastiche od ordinarie aggiuntive per la limitazione delle capienze autobus causate dal CoVid	7.430,01
Sp6	Corse scolastiche od ordinarie aggiuntive per la limitazione delle capienze autobus causate dal CoVid	1.785,79
Sp30	Corse scolastiche od ordinarie aggiuntive per la limitazione delle capienze autobus causate dal CoVid	3.053,43
Sp31	Corse scolastiche od ordinarie aggiuntive per la limitazione delle capienze autobus causate dal CoVid	1.179,44
Sp24	Corse scolastiche od ordinarie aggiuntive per la limitazione delle capienze autobus causate dal CoVid	46,08
Sp44	Corse scolastiche od ordinarie aggiuntive per la limitazione delle capienze autobus causate dal CoVid	1.749,03
Sp46	Corse scolastiche od ordinarie aggiuntive per la limitazione delle capienze autobus causate dal CoVid	2.970,77
Sp1/4	Corse scolastiche od ordinarie aggiuntive per la limitazione delle capienze autobus causate dal CoVid	250,30
1/4	Corse ordinarie aggiuntive per la limitazione delle capienze autobus causate dal CoVid	107,90
2	Corse ordinarie aggiuntive per la limitazione delle capienze autobus causate dal CoVid	27,38
93	Corse ordinarie aggiuntive per la limitazione delle capienze autobus causate dal CoVid	51,47
94	Corse aggiuntive del servizio spiagge estivo linea 94 Ancona-Portonovo + Bus navetta aggiuntivo tra il Parcheggio e la Baia per limitazioni di capienze autobus causate dal CoVid	3.987,84
	TOTALE KM EFFETTIVAMENTE EROGATI NEI SERVIZI AGGIUNTIVI DELLE LINEE URBANE DI ANCONA COMUNICATI ALLA REGIONE MARCHE E FINANZIATI DAL MINISTERO INFRASTRUTTURE E MOBILITA' SOSTENIBILE	26.453,06

Conerobus S.p.A. - Servizi aggiuntivi Politecnica@Link e Medicina - Anno 2021

Linea	Descrizione percorso	Km totali 2021
Linea n. 46/	Politecnica LinK Polo Universitario - Stazione FS Centrale e Varano	20.505,41
Linea n. 30/	Ugo Bassi - Stazione centrale - Torrette - Facoltà Medicina c/o Polo ospedaliero Torrette	7.939,80
	TOTALE KM EFFETTIVAMENTE EROGATI NEL SERVIZIO AGGIUNTIVO POLITECNICA LINK	28.445,22

Il costo del servizio aggiuntivo svolto dalle linee 46/ e 30/, fatturato applicando un costo standard giornaliero, è stato ripartito secondo le seguenti proporzioni: UNIVPM 67% - Comune Ancona 33%

Relazione sulla gestione al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021

Pagina 24 di 40

#### 10.2 Servizio urbano di Jesi

Di seguito riportiamo la tabella consuntiva dei servizi minimi resi nel 2021.

### Conerobus S.p.A. - Servizi minimi linee urbane di Jesi - Anno 2021

Linee	Descrizione percorso	Km servizi ordinari	Km servizi aggiuntivi finanziati dal Ministero Infrastrutture e Trasporti	Km totali 2021
Linea 1	Stazione - Centro - Villa Serena - Pantiere - Centro - Stazione	87.543,05	29,00	87.572,05
Linea 11	Via Roma - Stazione - Cimitero - Centro - Murri - Tabano - Coppi - Centro - Cimitero - Staz	24.120,07		24.120,07
Linea 2	Autostazione - Stazione - Marconi - Fermi - Minonna - Stazione - Autostazione	29.755,13		29.755,13
Linea 3	Autostazione - Centro - Tabor - Centro - S. P. Martire - Centro - Autostazione	10.091,82	50,00	10.141,82
Linea 4	Mura Occidentali - Autostazione - Cimitero - Mura occidentali	30.784,94	Min Li ex	30.784,94
Linea 51	Autostazione - Centro - L.go Europa - Murri - Viale Verdi - Centro - Autostazione	56.249,56	261,00	56.510,56
Linea 52	Mura Occidentali - San P. Martire - Murri - Paradiso - La Malfa - Erbarella - Mura Occident	29.260,11	· -	29.260,11
Linea 53	Stazione - Centro - Viale Verdi - Murri - via Agraria - Centro - San Giuseppe - Stazione	32.523,01	-	32.523,01
Linea 61	Autostazione - Stazione - ex SMIA - Z.I.P.A Stazione - Autostazione	31.810,77	-	31.810,77
Linea 62	Autostazione - via Ancona - ex SMIA - Z.I.P.A B. S. Lucia - Autostazione	28.925,39	_ `	28.925,39
Linea 7	Autostazione - Centro - Coppi - Centro - Autostazione	31.870,67		31.870,67
Linea 71	Mura Occidentali - Coppi - Tabano - Papa Giovanni XXIII - Viale Vittoria - Mura Occidenta	12.769,22	-	12.769,22
Linea 8	P.zza Repubblica - S. Francesco - L.go Europa - Tabano - S. Francesco - Arco - P.zza Re	70.710,56	-	70.710,56
Linea 10	Stazione FS - Centro - Gallodoro ASUR - Stazione FS	41.619,80	-	41.619,80
Linea CN	Cimitero - Centro - L.go Europa - V. La Malfa - Via Gramsci - V.le Vittoria - S. Giuseppe - (	213,28	-	213,28
Linea CS	Cimitero - Stazione - Via Roma - Centro - Via San Giuseppe - Cimitero (Ottavario)	269,94	-	269,94
Linea SP	Corse speciali scolastiche	4.814,28	433,00	5.247,28
	TOTALE KM EFFETTUATI NEI SERVIZI DELLE LINEE URBANE DI JESI	523.331,58	773,00	524.104,58

#### Note

1) - Il prolungamento del servizio svolto dalla linea 1 per il Comune di Castelbellino ammonta a 8.369,2 km/annui (4270 collegamenti annui)

#### 10.3 Servizio urbano di Falconara

Di seguito riportiamo la tabella consuntiva dei servizi minimi e aggiuntivi resi nel 2021.



# Conerobus S.p.A. - Servizi minimi linee urbane di Falconara - Anno 2021

Sigla Linea	9	Descrizione percorso	Km effettuati al pubblico
1	Linea Y	Linea Circolare urbana	33.412,00
)		TOTALE KM EFFETTUATI NEI SERVIZI MINIMI DELLE LINEE URBANE DI FALCONARA	33.412,00

# Conerobus S.p.A. - Servizi aggiuntivi linee urbane di Falconara finanziati dal Ministero Infrastrutture e Trasporti

Sigla Linea		Descrizione percorso	Km effettuati al pubblico
1	Linea Y	Linea Circolare urbana	18,00
		TOTALE KM EFFETTIVAMENTE EROGATI NEI SERVIZI AGGIUNTIVI DELLE LINEE URBANE DI FALCONARA FINANZIATI DAL MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	18,00

# Conerobus S.p.A. - Servizi aggiuntivi linee urbane di Falconara - Anno 2021

Sigla Linea		Descrizione percorso	Km effettuati al pubblico
1	Linea Y	Linea Circolare urbana	51.945,68
		TOTALE KM EFFETTUATI NEI SERVIZI AGGIUNTIVI DELLE LINEE URBANE DI	51.945,68

# FALCONARA

# TOTALE GENERALE KM EFFETTIVAMENTE EROGATI NELLE LINEE DEL SERVIZIO URBANO DI FALCONARA (MINIMI+AGGIUNTIVI)

85.375,68

#### 10.4 Servizio extraurbano

Di seguito riportiamo la tabella consuntiva dei servizi minimi resi nel 2021.

#### Conerobus S.p.A. - Consuntivo servizio extraurbano - Anno 2021

Linee	Descrizione percorso	Km servizi ordinari	Km servizi aggiuntivi finanziati dal Ministero Infrastrutture e Trasporti	Km totali 2021
Α	Falconara - Collemarino - Ancona	29.773,59	1.270,00	31.043,59
Asp	Corse aggiuntive linea A per ridotta capienza causa CoVid	-	490,73	490,73
В	Montemarciano - Marina - Falconara - Collemarino - Ancona	567.891,20	3.603,00	571.494,20
С	Chiaravalle - Castelferretti - Falconara -Collemarino - Ancona	616.924,09	2.292,00	619.216,09
CSp	Corse aggiuntive linea C per ridotta capienza causa CoVid		1.868,80	1.868,80
D	Ostra - Montemarciano - Marina - Falconara -Ancona	138.152,82		138.152,82
E	Chiaravalle - Montemarciano - Senigallia	158.602,70	4.114,00	162.716,70
F	Camerata Picena - Castelferretti - Ancona	79.981,30	506,00	80.487,30
G	Collemarino - Falconara - Falconara Alta	20.185,78	-	20.185,78
Н	Chiaravalle - Monte S. Vito - Morro D'Alba - Grottino - Senigallia.	26.916,11	2.420,00	29.336,11
I	Jesi - S.M.Nuova - Polverigi - Agugliano - Ancona	410.000,40	13.769,00	423.769,40
J	Chiaravalle - Aeroporto - Falconara - Osp.Regionale - Baraccola - Osimo FS	54.585,83	-	54.585,83
JEX1	Coppetella - Monsano - Bivio Monsano - Jesi	2.785,99	-	2.785,99
L	Cassero - C. Emilio - Agugliano - Paterno - Ancona	43.829,90	-	43.829,90
M	Belvedere - S.Marcello - Morro D'Alba - M.San Vito - Chiaravalle - Ancona	167.057,52	-	167.057,52
N	Osimo - Osimo Stazione - Aspio - Ancona	459.837,45	791,00	460.628,45
0	Osimo - Offagna - Ancona	123.206,06	69,00	123.275,06
Р	Filottrano - S.Maria Nuova - Jesi	185.712,36	4.063,00	189.775,36
Q	Filottrano - Osimo - Ancona	226.406,66	-	226.406,66
R	Recanati - Loreto - Castelfidardo - Osimo Stazione - Ancona	589.711,55	7.128,00	596.839,55
R/	Ancona - Pinocchio - Q3 - Brecce Bianche - Baraccola Sud - Stazione di Osimo	127.972,36	33,00	128.005,36
	Pianello Vallesina - Cingoli	17.607,64	12.414,00	30.021,64
Z	Filottrano - Foce Musone (Solo estiva)	2.178,52	-	2.178,52
	Totale km effettuati nel servizio extraurbano - Anno 2021	4.049.319,83	54.831,53	4.104.151,36

#### Conerobus S.p.A. - Servizio extraurbano dedicato Aeroporto - Anno 2021

Linea	Descrizione percorso	Km totali 2021
RAF	Aerobus Raffaello - Servizio dedicato per l'Aeroporto	26.540,63
	Totale km effettuati nel servizio dedicato per l'Aeroporto (Aerobus Raffaello) - Anno 2021	26.540,63

Totale generale km TPL effettuati nelle linee del servizio extraurbano	4 420 604 00
- Anno 2021	4.130.691,99

# 11. Rivalutazione dei beni dell'impresa ai sensi del decreto legge n. 185/2008 e ex Articolo 110, D.L no 104/2020

Di seguito si riferisce, in adempimento di quanto previsto dall'Articolo 15 (commi 16 -23) ex D.L. 185/08 conv. Legge n° 02/09, in merito alle rivalutazioni operate dalla Società.

#### Rivalutazione ex Articolo 15 (commi 16 -23) ex D.L. 185/08 conv. Legge nº 02/09

La Società nell'esercizio 2008 ha operato una rivalutazione per un complessivo valore netto contabile di € 4.000.000, attribuito per € 5.058.828 ai valori di iscrizione e per € 1.058.828 ai corrispondenti fondi di ammortamento, sui valori dei fabbricati di proprietà a fine esercizio dei depositi di Ancona, Marina di Montemarciano, Osimo, Castelfidardo e Jesi.

Per i dettagli delle rivalutazioni effettuate si rinvia alla apposita sezione della nota integrativa.

#### Rivalutazione ex Articolo 110, D.L no 104/2020, conv. Nella Legge nº 126/2020

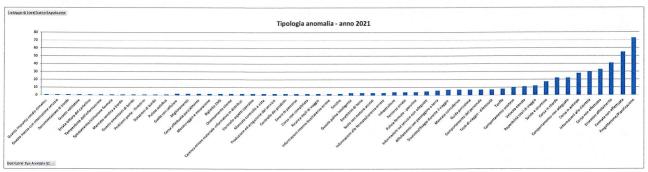
Nell'esercizio 2020 l'Organo amministrativo della Società ha ritenuto possibile aderire alle disposizioni di cui al precitato Articolo 110 del D.L 104/2020, procedendo con la rivalutazione di numero 63 autobus di proprietà della Società utilizzati nel servizio di TPL urbano ed extraurbano e nell'attività di noleggio.

Al fine di operare la rivalutazione in parola la Società si è dotata di una perizia di stima redatta da un esperto terzo ed indipendente.

Dalla suddetta perizia di stima emerge che il valore di mercato dei suddetti beni aziendali è pari ad € 843.000 e che gli stessi hanno una vita utile residua pari a 5 anni.

Per i dettagli delle rivalutazioni effettuate si rinvia alla apposita sezione della nota integrativa.

# 12. Gestione dei Reclami e delle Segnalazioni e il social media management



# 13. I Sistemi di gestione: Qualità-Ambiente-Sicurezza

L'azienda ritiene che, al fine di accrescere la soddisfazione della clientela, si debba agire sul miglioramento continuo della capacità dei processi aziendali di ottemperare ai requisiti del cliente ed ai vincoli imposti dalle leggi e regolamentazioni vigenti, in materia di qualità e sicurezza del servizio e di tutela dell'ambiente, per tenere conto delle esigenze dell'utenza e delle altre parti in causa, per questo motivo nel corso del 2021 l'azienda ha costantemente operato con l'obiettivo, raggiunto, di mantenere le certificazioni ISO 39001 Road Traffic Safety, per la gestione della sicurezza stradale, ISO 14001 per l'Ambiente e ISO 9001:2015.

### 14. Servizi di Trasporto Diversi dal TPL

Nei servizi di Trasporto Diversi dal TPL rientrano tutti quei servizi di trasporto non riconducibili ai Contratti di Servizio stipulati da Atma ed effettuati direttamente da Conerobus ed in particolare:

	VOCE
65100004	Biglietti Servizio Mirabilandia
6602	Biglietti Servizio Acquafan
65100005	Biglietti Servizio Acquafan
65100006	Biglietti Servizio Oltremare
66050001	Serv.Noleggio e fuori linea
6606	

	2020	2021	DIFF.	DIFF%
-	1.933	-	1.933	-100,00%
		-	•	
	-	-	-	
145	4000	11/2	1 1/2	2 8
-	196.770	- 67.683	129.087	-65,60%
	-		-	

I Servizi di Noleggio/Fuori Linea e di collegamento con i parchi tematici sono stati sostanzialmente sospesi nel 2021.

# 15. Vendita titoli di viaggio

Di seguito l'analisi della vendita dei titoli di viaggio che ha registrato, come precedentemente rilevato, una leggera ripresa rispetto all'esercizio 2020 nel quale si è riscontrata una rilevantissima contrazione a causa delle misure di limitazione alla mobilità interpersonale finalizzate alla prevenzione e contrasto della diffusione del virus SARS-CoV-2.

	2020	2021		
Servizio Urbano di Ancona	NR.TITOLI	NR.TITOLI	Diff.	Diff. %
ABBONAMENTI	59.196	63.288	4.092	6,91
BIGLIETTI	968.772	1.086.478	117.706	12,15
TOTAL F				

2020	2021			
INTROITI	TI INTROITI Dif		Diff. %	
2.700.419,83	2.744.073,59	43.653,76	1,62	
1.423.268,75	1.587.637,75	164.369,00	11,55	
4.123.688,58	4.331.711,34	208.022,76	5,04	

	2020	2021		Diff.
Servizio Urbano di Jesi	NR.TITOLI	NR.TITOLI	Diff.	% %
ABBONAMENTI	2.512	2.190	-322	- 12,82
BIGLIETTI	44.675	47.427	2.752	6,16
TOTALE				

2020	2021		Diff.
INTROITI	INTROITI	Diff.	%
			-
93.126,05	82.835,80	-10.290,25	11,05
54.298,15	56.318,45	2.020,30	3,72
147.424,2	139.154,25	-8.269,95	-5,61

	2020	2021		
Servizio Urbano di Falconara	NR.TITOLI	NR.TITOLI	Diff.	Diff. %
ABBONAMENTI	13.04	1.264	-40	-3,07
BIGLIETTI	19.803	21.938	2.135	10,78
TOTALE				

2020	2021		
INTROITI	INTROITI		
39.575,7	36.914,27	-2.661,43	-6,72
24.417,85	27.375,20	2.957,35	12,11
63.993,55	64.289,47	295,92	0,46

	2020	2021		Diff.	
Servizio Extraurbano	NR.TITOLI NR.TITOLI Diff.		Diff.	% %	
ABBONAMENTI	36.605	41.485	4.880	13,33	
BIGLIETTI	733.813	877.005	143.192	19,51	
TOTALE					

2020	2021		Diff.
INTROITI	INTROITI Diff.		%
2.891.143,26	2.959.434,28	68.291,02	2,36
1.469.357,55	1.770.951,00	301.593,45	20,53
4.360.500,81	4.730.385,28	369.884,47	8,48

Tra gli introiti sono ricompresi anche € 135.346 in "rimodulazione tariffaria", ovvero gli introiti relativi alla vendita di titoli aventi tariffe differenziate rispetto alle minime fissate dalla Regione Marche, il cui maggiore

introito viene destinato al finanziamento dei servizi aggiuntivi richiesti dal Comune di Ancona e non inclusi nei servizi minimi stabiliti dal Contratto di Servizio in essere con ATMA S.c.p.a.

Rimodulazione sistema tariffario nel Comune di Ancona - Anno 2021 (compresa IVA al 10%)

# Rimodulazione sistema tariffario nel Comune di Ancona Anno 2021 (compresa IVA al 10%)

Titoli di viaggio	Imp.Unit.	Totale
Biglietto orario 100'	0,15	21.809,40
Biglietto A/R 120' + 120'	0,30	29.077,50
Biglietto 24 ore	0,80	871,20
Carnet 10 Bigl.	0,50	1.536,50
	Tot. Biglietti	53.294,60

Abb. Ordinario 30 gg	3,00	56.559,00
Abb. Ordinario 180 gg	15,00	1.545,00
Abb. Ordinario 360 gg	26,50	5.194,00
Abb. Annuale Enti 360 gg	17,50	2.432,50
Abb. Stud. Intero anno scol.	10,00	7.640,00
Abb. Stud. metà anno scol.	10,00	8.680,00
500 EM	Tot. Biglietti	82.050,50

#### 16. Lotta all'evasione

Nel corso del 2021 sono stati ripristinati i presidi, controlli ed azioni finalizzate a contrastare il fenomeno dell'evasione tariffaria, che nel 2020 erano stati ridotti ed in alcuni periodi sospesi.

Non si ritiene pertanto significativa l'analisi dell'andamento delle sanzioni emesse rispetto agli esercizi precedenti.

### 17. Andamento dei sinistri da circolazione

Si rileva un notevole incremento dei sinistri risarcibili e interni o non risarcibili da polizza.

SINISTRI	2020	2021	DIFF.ZA	%
ATTIVI	67	94	27	40,30
		1		, , ,
PASSIVI non RISARCIBILI	54	88	34	62,96
NON RISARCIBILI	111	150	39	35,14
20 0.00				
Totale Sinistri	232	332	100	43,10



# 18. Modello di organizzazione e gestione ai sensi del D.lgs.231/01

Nel corso dell'esercizio l'organismo di vigilanza ai sensi dell'art. 6 del D.lgs. 231/01 ha provveduto a svolgere le attività di monitoraggio e vigilanza previste dalla normativa relazionando semestralmente al Consiglio di Amministrazione.

## 19. Azioni Proprie

La società non possiede azioni proprie

## 20. Evoluzione prevedibile della gestione

Il 2021 è stato caratterizzato dal protrarsi della crisi pandemica, che ha comportato ancora significative flessioni nei volumi dei passeggeri trasportati e quindi dei ricavi da traffico dei titoli di viaggio. Il perdurare della attuale situazione e le conseguenti misure, anche normative rese e che proseguono anche nel corso del corso del 2022, potranno indurre la società ad adottare, nuovamente ed ove possibile, le misure di contenimento costi, in considerazione della possibile rimodulazione dei servizi di TPL richiesti dagli Enti. La Società metterà quindi in campo tutte le azioni per un fruttuoso confronto con gli Enti affidanti al fine di garantire certezza e tempestività nell'erogazione dei mezzi finanziari attesi.

L'incertezza ed i conseguenti rischi sono fino ad oggi stati affrontati facendo ricorso a tutte le leve interne disponibili all'azienda e sfruttando dove possibile le opportunità messe a disposizione dai Decreti emergenziali e di sostegno economico.

Il 2022 deve rappresentare per Conerobus l'anno di ripartenza su cui porre le basi per un rilancio del business e per il recupero delle marginalità, anche e soprattutto alla luce delle prossime e vicine sfide quali la Gara e gli investimenti ed opportunità offerte dal PNNR in termini di rinnovo flotte e transizione ecologica, dovendo però affrontare i rischi e le incertezze esposti al precedente paragrafo 4, che qui si intendono richiamati, e le difficoltà legate al particolare momento storico e alle conseguenti criticità connesse in primis all'inevitabile squilibrio economico dovuto alle minori entrate dell'intero sistema ed anche agli aumenti dei costi energetici e del personale per i quali sono necessari tempestivi interventi da parte dello Stato e degli enti territoriali di riferimento in termini sia di adeguamento dei corrispettivi dei contratti servizio, che di revisione del servizio stesso, che di contribuzione a copertura di aumenti costi quali quelli del personale, che di supporto finanziario o agevolazione nell'accesso al credito a medio-lungo termine, in mancanza dei quali verrebbero meno gli equilibri economico e finanziario necessari.

Dal lato azienda, è necessario proseguire nelle operazioni di consolidamento ed allungamento del debito a breve termine, che hanno determinato la diluizione dei flussi di rimborso su un orizzonte temporale superiore ai 12 mesi, e nella ridefinizione delle politiche di pagamento dei debiti verso fornitori.

Sarà poi necessario assicurare alla Società delle linee di finanziamento a medio lungo termine finalizzate a riequilibrare lo squilibrio generato dai mancati ricavi dell'esercizio 2020 e 2021 e a riattivare il piano di investimenti, sospeso nel 2020, coerentemente con la contrazione dei flussi di cassa.

L'impegno della Società deve poi proseguire negli interventi di massimizzazione dell'efficacia e di riduzione dei costi operativi, in particolare dei costi diretti, mediante una necessaria revisione delle politiche di gestione del personale.

21. Partecipazioni societarie, rapporti con società controllate, uso di strumenti finanziari ed analisi situazione finanziaria

Relazione sulla gestione al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021

Pagina 31 di 40

Si precisa che la società alla chiusura dell'esercizio non possiede, non ha acquisito o alienato nel corso dell'esercizio, azioni proprie, azioni o quote di società controllanti, anche per tramite di società fiduciarie o per interposta persona.

#### → Partecipazioni

Si è ricordato in precedenza il rapporto di controllo esistente con la società ATMA, costituita nel corso del 2007 (capitale sociale  $500.000 \in$ ) e per la quale è stato sottoscritto e successivamente versato il 60 % del capitale sociale ( $300.000 \in$ ).

Con riferimento ai rapporti avuti, sia economici che patrimoniali, con la società controllata, si rimanda a quanto ampiamente riportato nella nota integrativa, anche in applicazione di quanto previsto dall'Articolo 2427, Punto 22-bis, Codice civile.

Si ricorda inoltre la presenza nel portafoglio delle partecipazioni della società anche delle quote della Conerobus Service S.r.l. costituita ad agosto 2014.

#### → Strumenti finanziari

L'argomento è trattato anche in nota integrativa; ad ogni modo, si conferma che la società non è esposta a particolari rischi di prezzo, di credito o di variazione di flussi finanziari; la sua attività finanziaria, è costituita dalla sola ordinaria gestione dei conti correnti bancari e postali non vi sono strumenti derivati o contratti derivati attivi.

#### → Situazione finanziaria

Come anticipato nel corso della presente relazione sulla gestione, la situazione finanziaria della Società è stata significativamente influenzata dagli eventi straordinari causati dalla pandemia.

L'esposizione dei debiti finanziari è rimasta sostanzialmente invariata rispetto al precedente esercizio, passando da 14,681 milioni di euro del 2020 a 14,971 milioni di euro del 2021. La posizione finanziaria netta ha registrato una significativa variazione, passando da - € 7.124.935 del 2020 a - € 10.853.898 del 2021, in considerazione del ritardi riscontrati nella liquidazione ed erogazione della contribuzione emergenziale riconosciuta da Stato/Regione/Comuni per fronteggiare l'emergenza sanitaria, la cui erogazione deve ancora essere completata per l'esercizio 2020 e risulta del tutto parziale con riferimento all'esercizio 2021. Il protrarsi anche nel 2021 dell'emergenza sanitaria in corso ha determinato un peggioramento della situazione finanziaria della Società.

Si evidenzia che la Società ha aderito alle disposizioni di cui all'articolo 56, comma 2, lettera c), del Decreto Legge n. 18/2020 (convertito dalla legge 24 aprile 2020, n. 27), che, come noto ha introdotto la sospensione del pagamento delle rate di mutuo in scadenza al 30 settembre 2020, esteso successivamente prima alle rate scadenti sino al 31 gennaio 2021 e poi al 30 giugno 2021.

La situazione finanziaria e più in generale l'evoluzione della situazione economica e patrimoniale, in ossequio alle disposizioni dell'Articolo 2428, secondo comma, Codice Civile, è esposta nelle tabelle allegate (bilanci riclassificati in forma comparativa ed ai conseguenti indici elaborati) oltre che ai relativi commenti ivi inseriti che, pertanto, costituiscono parte integrante della presente Relazione sulla gestione.

In tale sezione, pertanto, viene indicata la riclassificazione dei principali dati contabili e l'evidenziazione dei principali indici di bilancio. Si rimanda, altresì, al Rendiconto finanziario secondo le variazioni delle disponibilità liquide ed utilizzando il metodo indiretto da questo esercizio facente parte integrante della rendicontazione economica, patrimoniale e finanziaria ed esposto congiuntamente allo stato Patrimoniale ed il Conto economico.

### 22. Le Sedi secondarie

La società svolge l'attività presso la sede sociale ad Ancona, Via Bocconi 35 e presso i depositi di Marina di Montemarciano (S.S. Adriatica 16 km 283), Osimo (Via San Gennaro), Castelfidardo (Via Guevara) e Jesi (Via Novello).

Relazione sulla gestione al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021

Pagina 32 di 40

Il Consiglio di Amministrazione ringrazia tutti i lavoratori della Conerobus S.p.A. per l'impegno profuso e per i risultati conseguiti in termini di qualità del servizio ed efficienza della gestione, invita i signori Azionisti a voler approvare il Bilancio di Esercizio e la presente Relazione sulla Gestione.

Ancona, 30 maggio 2022

Il Consiglio di Amministrazione

Papaveri Muzio Marotta Massimo Spaccapaniccia Serenella Tassi Arduino Stecconi Francesca Presidente Vice Presidente Consigliere Consigliere Consigliere

# RICLASSIFICAZIONI DEL BILANCIO

### STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

	DESCRIZIONE	ESERCIZIO	ESERCIZIO	Variazioni
		2020	2021	
A)	ATTIVITA' DI FUNZIONAMENTO			
	Crediti verso soci per versamenti non ancora dovuti	17 m		C
	Crediti commerciali	907.846	1.659.072	751.227
	Altri crediti di funzionamento	1 14		c
1 2	Crediti verso imprese controllate	6.016.405	8.818.529	2.802.124
	Crediti verso imprese collegate	1 -	-	C
	Crediti tributari	420.242	620.035	199.793
	Imposte anticipate	110.857	110.857	C
	Crediti v/Altri	1.969.177	2.016.861	47.684
	Totale altri crediti di funzionamento	8.516.681	11.566.282	3.049.601
	TOTALE CREDITI	9.424.527	13.225.354	3.800.828
	SCORTE	1.342.519	1.437.732	95.213
	RATEI E RISCONTI ATTIVI	290.368	277.240	-13.128
	TOTALE ATTIVITA' DI FUNZIONAMENTO	11.057.414	14.940.326	3.882.913
B)	PASSIVITA' DI FUNZIONAMENTO			
- 20	Debiti commerciali	2.510.973	4.070.274	1.559.301
	Altri debiti di funzionamento			
	Debiti verso imprese controllate	635,906	225.264	-410.642
		0	0	
	Debiti verso imprese collegate Debiti tributari	940.245	763.607	-176.638
	Debiti v/Istituti previdenziali, assistenziali e ass.vi	797.944	799.014	1.070
	Debiti v/isutuu previdenzian, assistenzian e ass.vi	757.511	755.011	1.070
	Debiti v/altri	1.682.905	1.786.462	103.557
	Totale altri debiti di funzionamento	4.057.000	3.574.347	-482,653
	TOTALE DEBITI	6.567.973	7.644.621	1.076.648
	RATEI E RISCONTI PASSIVI	12.145.384	10.774.426	-1.370.958
	TOTALE PASSIVITA' DI FUNZIONAMENTO	18.713.357	18.419.047	-294.310
C)		-7.655.943	-3.478.721	4.177.223
D)		30.325.365	28.849.472	-1.475.893
	CAPITALE FISSO NETTO (IMMOBILIZZAZIONI)  FONDI:	30.323.303	20.019.172	1.170.050
<b>E</b> )	Fondo T.F.R.	5.520.586	4.766.538	-754.048
		557.082	229.366	-327.716
	Altri Fondi di debito o rischi specifici  TOTALE FONDI	6.077.668	4.995.904	-1.081.764
		16.591.754	20.374.847	3.783.094
F)		16.591.754	20.374.847	3.763.09
G)	) POSIZIONE FINANZIARIA ATTIVITA' FINANZIARIE (che non costit.immob.)	0	o	r
	DISPONIBILITA' LIQUIDE: Tesoreria, Banche e Poste	7.556.217	4.116.659	-3.439.558
-	Debiti finanziari	- 14.681.152	- 14.970.557	-289.405
	TOTALE POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	-7.124.935	-10.853.898	-3.728.963
H)	PATRIMONIO NETTO			
	Utili o Perdite portate a nuovo	- 7.529.637	- 7.111.579	418.059
	Utile o Perdita dell'esercizio	121.361	54.131	-67.230
	TOTALE PATRIMONIO NETTO = (F+G)	9.466.820	9.520.949	54.129



# CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

	Conto	Esercizio	Esercizio		
DESCRIZIONE	di	2020	2021	diff	%
	Bilancio		9, 10		
RICAVI NETTI	00 0000 01,000			F 100 -	- X
Ricavi (da vendite, servizi e copertura costi sociali)	A.1	21.614.116	22.171.847	557.731	2,58%
Contributi in conto esercizio	A.5/a	7.644.077	8.931.249	1.287.172	16,84%
Altri ricavi e proventi	A.5/b+c+d	1.119.197	2.542.030	1.422.833	127,13%
TOTALE RICAVI NETTI		30.377.389	33.645.125	3.267.736	10,76%
+ Incrementi di Immobilizzazioni	A.4	608.016	614.461	6.445	1,06%
= VALORE DELLA PRODUZIONE	A	30.985.406	34.259.586	3.274.180	10,57%
- Acquisti di esercizio	В.6	3.772.443	5.306.407	1.533.964	40,66%
- Variazioni delle rimanenze	B.11	-99.506	- 95.213	4.293	-4,31%
- Costi per prestazione servizi	B.7/8	5.087.884	5.619.757	531.873	10,45%
- Oneri diversi di gestione	B.14	423.773	642.470	218.697	51,61%
= VALORE AGGIUNTO		21.800.812	22.786.165	985.353	4,52%
- Retribuzioni lorde, oneri sociali ed altri costi	B.9/a+b	16.534.282	17.526.451	992.169	6,00%
- Accantonamento al Fondo T.F.R.	B.9/c	1.081.663	1.193.038	111.375	10,30%
= MARGINE OPERATIVO LORDO		4.184.868	4.066.676	-118.192	-2,82%
- Ammortamenti immateriali	B.10/a	27.785	24.920	- 2.865	-10,31%
- Ammortamenti materiali	B.10/b	3.413.492	3.786.252	372.760	10,92%
- Svalutazioni	B.10/c+d	0		_	#DIV/0!
- Accantonamenti	B.12/13	376.201	- 1	- 376.201	
= MARGINE OPERATIVO NETTO		367.390	255.504	-111.886	-30,45%
					he wit
+ Proventi finanziari	C.15+16	1.762	153	- 1.609	-91,32%
- Oneri finanziari	C.17	213.243	263.221	49.978	23,44%
+/- Utili e perdite su cambi	C.17-bis)			-	
= GESTIONE FINANZIARIA	С	-211.481	-263.068	-51.587	24,39%
+ Rivalutazioni	D.18	36.622	61.694	25.072	
- Svalutazioni	D.19	L e gre	0	О	
= RETTIFICHE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	D	36.622	61.694	25.072	
= RISULTATO PRIME DELLE IMPOSTE	2	192.530	54.131	-138.399	-71,88%
- IMPOSTE		71.169	0	-71.169	
= UTILE O PERDITA DI BILANCIO		121.360	54.131	-67.229	-55,40%



# <u>IMPIEGHI E FONTI</u>

	Conto	Esercizio	Esercizio		200 miles en 100 miles
DESCRIZIONE	di	2020	2021	diff	%
	Bilancio				
RICAVI NETTI					
Ricavi (da vendite, servizi e copertura costi sociali)	A.1	21.614.116	22.171.847	557.731	2,58%
Contributi in conto esercizio	A.5/a	7.644.077	8.931.249	1.287.172	16,84%
Altri ricavi e proventi	A.5/b+c+d	1.119.197	2.542.030	1.422.833	127,13%
TOTALE RICAVI NETTI	1 - 1 - 2 - 2 - 2 - 2 - 2 - 2 - 2 - 2 -	30.377.389	33.645.125	3.267.736	10,76%
+ Incrementi di Immobilizzazioni	A.4	608.016	614.461	6.445	1,06%
= VALORE DELLA PRODUZIONE	A	30.985.406	34.259.586	3.274.180	10,57%
- Acquisti di esercizio	В.6	3.772.443	5.306.407	1.533.964	40,66%
- Variazioni delle rimanenze	B.11	-99.506	- 95.213	4.293	-4,31%
- Costi per prestazione servizi	B.7/8	5.087.884	5.619.757	531.873	10,45%
- Oneri diversi di gestione	B.14	423.773	642.470	218.697	51,61%
= VALORE AGGIUNTO	10 40 10	21.800.812	22.786.165	985.353	4,52%
- Retribuzioni lorde, oneri sociali ed altri costi	B.9/a+b	16.534.282	17.526.451	992.169	6,00%
- Accantonamento al Fondo T.F.R.	B.9/c	1.081.663	1.193.038	111.375	10,30%
= MARGINE OPERATIVO LORDO		4.184.868	4.066.676	-118.192	-2,82%
- Ammortamenti immateriali	B.10/a	27.785	24.920	- 2.865	-10,31%
- Ammortamenti materiali	B.10/b	3.413.492	3.786.252	372.760	10,92%
- Svalutazioni	B.10/c+d	0			#DIV/0
- Accantonamenti	B.12/13	376.201		- 376.201	
= MARGINE OPERATIVO NETTO		367.390	255.504	-111.886	-30,45%
				11	
+ Proventi finanziari	C.15+16	1.762	153	- 1.609	-91,32%
- Oneri finanziari	C.17	213.243	263.221	49.978	23,44%
+/- Utili e perdite su cambi	C.17-bis)			-	******************************
= GESTIONE FINANZIARIA	С	-211.481	-263.068	-51.587	24,39%
+ Rivalutazioni	D.18	36.622	61.694	25.072	
- Svalutazioni	D.19	1.54	0	0	
= RETTIFICHE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	D	36.622	61.694	25.072	
= RISULTATO PRIME DELLE IMPOSTE		192.530	54.131	-138.399	-71,88%
- IMPOSTE		71.169	0	-71.169	
= UTILE O PERDITA DI BILANCIO		121.360	54.131	-67.229	-55,40%



#### INDICI DI BILANCIO

Gli indici di bilancio, indicati in migliaia di euro, si suddividono in:

- Indici patrimoniali: esprimono sinteticamente la struttura del patrimonio aziendale suddiviso in categorie omogenee
- Indici finanziari: misurano la liquidità, la solvibilità e l'autofinanziamento della Società.
- Indici economici: misurano la struttura del Conto economico
- Struttura del conto economico
- Altri indicatori



#### **INDICI PATRIMONIALI**

#### Composizione delle passività:

And the second s			2020		1 1 2 2 2 2 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	2021	U R
Incidence del conitele nuovoie	Canitala Dramia\Tat Dassività	€	9.467	19,34%	€	9.521	19,88%
Incidenza del capitale proprio	Capitale Proprio\Tot. Passività	€	48.939	19,34%	€	47.897	19,00%

#### Indice di ammortamento:

			2020			2021	
Indice di ammortamento	5 A \ A++ 5' (-11 \	€	57.656	69,96%	€	61.205	68,39%
	F.Amm\Att.Fisse (al lordo amm.)	€	87.486	09,90%	€	89.497	68,39%

esprime la quota parte ammortizzata delle immobilizzazioni (soglia di ammortamento) fatta assorbire dai costi e dalla produzione; indica quanto è stato ammortizzato nel corso degli anni, relativamente ai beni soggetti ad ammortamento.

#### **INDICI FINANZIARI**

Gli indici finanziari misurano la liquidità, la solvibilità e la capacità di autofinanziamento.

Gli <u>indici di liquidità</u> determinano la capacità potenziale dell'impresa di fronteggiare tempestivamente ed in modo economicamente conveniente i propri impegni.

#### Indice di liquidità primaria:

			2020			2021	
Indian di lia mainania	(Lie importing diff)\ Doccoord	€	16.803	0.71	€	17.184	0,68
Indice di liq.primaria	(Liq.imm+Liq.diff)\Pass.corr.	€	23.563	0,71	€	25.215	0,08

L'indice di liquidità primaria indica la possibilità della Società di disporre di mezzi liquidi (o facilmente realizzabili) per far fronte agli impegni con scadenza inferiore ad un anno (Valore ideale > 1, eccesso di incasso sui pagamenti), i valori mostrati sono in lieve deterioramento per l'aumento delle passività correnti.

#### Indice di liquidità secondaria:

			2020			2021	
Indice di lig.secondaria	Att Corr\ Pass corr	€	18.436	0,78	€	18.899	0.75
indice di liq.secondaria	Att.Corr\Pass.corr.	€	23.563	0,78	€	25.215	0,73

L'indice di liquidità secondaria confronta la proporzionalità esistente tra investimenti a rapido giro e finanziamenti a breve, contando sul ritorno in forma liquida dei crediti e delle scorte. (Valore ideale > 100% che sta a significare che le Fonti di capitale di gestione finanziano gli investimenti fissi aziendali).

#### Margine di Tesoreria

Il Margine di tesoreria è dato dal seguente valore differenziale:

			2020		2021
Margine di Tesoreria	(Liqu. imm+Liq.diff.) - Pass.Corr.	-€	6.760.099	-€	8.030.516

•

Gli <u>indici di solidità</u> indicano la dipendenza dell'impresa da terzi finanziatori. Esprimono la capacità della Società di pagare tutti i suoi debiti (sia quelli a breve che a medio/lungo periodo) con le proprie attività correnti.

Indice di dipendenza è dato dal seguente rapporto:

	i i		2020			2021	
Indice di dipend.finanziaria	Can di tarzi\ Datr Notta	€	39.472	4,170	€	38.376	4.021
muice di dipendininanziana	Cap.di terzi\Patr.Netto	€	9.467	4,170	€	9.521	4,031

Grado di copertura degli immobilizzi è' dato dal seguente rapporto:

			2020			2021	
Grado copertura immobilizzi	Patr.Netto\Tot.Impieghi	€	9.467	0,19	€	9.521	0,20
Grado copertura illilliobilizzi	Patr.Netto\rot.Implegiii	€	48.939	0,19	€	47.897	0,20

Il dato rimane sostanzialmente invariato rispetto all'esercizio precedente

#### INDICI DI REDDITIVITA'

Esprimono la capacità della Società a generare reddito che remuneri adeguatamente tutti i capitali investiti, giustificandone economicamente l'impiego.

Il R.O.I. (Return on investment) esprime la percentuale di redditività operativa ovvero quanto rende il capitale investito in termini di gestione caratteristica.

	2.107 4 27 12 479 12 27 1		2020			2021	
P.o.i	Pic On Lordo\Tat Impiaghi	€	4.185	8,55%	€	4.067	8,49%
R.o.i.	Ris.Op.Lordo\Tot.Impieghi	€	48.939	0,33%	€	47.897	0,49%

Il R.O.E. (Return on equity) misura l'efficienza della gestione aziendale, in quanto rappresenta il tasso di redditività del capitale impiegato nell'impresa, ovvero il risultato economico che va a remunerare il capitale proprio dopo aver remunerato i finanziatori esterni, i liquidatori ed aver pagato gli oneri tributari. Esso si ottiene rapportando al risultato economico dell'esercizio, il capitale netto, naturalmente depurato dell'utile di esercizio.

	Gasts ,		2020			2021	
R.o.e	Ris.Netto\Capit.Netto	€	121	1,29%	€	54	0,59%
K.o.e	Nis.Netto (Capit.Netto	€	9.406	1,2970	€	9.191	0,3370

Il R.O.S. (Return on sales) è il tasso di rendimento delle vendite, e cioè, indica la redditività dei ricavi di vendita I ricavi netti sono quelli del Valore della produzione, che per il nostro settore è comprensivo dei contributi di esercizio ex F.N.T., divenuti corrispettivi a partire dal 1° aprile 2000.

			2020			2021		
P.o.c	Ris.Op.Lordo\.Ricavi Netti	€	4.185	13,78%	€	4.067	12,09%	
R.o.s.	KIS.Op.Lordo\.Kicavi Netti	€	30.377	13,76%	€	33.645	12,05%	

#### STRUTTURA DEL CONTO ECONOMICO

Indice di copertura dei costi: rappresentato dal rapporto tra il valore della produzione netta, dato dal valore della produzione di bilancio al netto dei corrispettivi da contratti di servizio (ex contributi di esercizio), ed i costi della produzione

Relazione sulla gestione al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021

Pagina 39 di 40

			2020	1 6 1_1		2021	
Coportura doi costi	Valore della prod.\Costi della prod.	€	15.948	52,09%	€	19.026	55,95%
Copertura dei costi	valore della prod.\Costi della prod.	€	30.618	52,09%	€	34.004	55,95%

#### Incidenza del Costo del lavoro

			2020			2021	
Incidenza Costo del lavoro	Costo del Pers.\(Costi di prod.+Oneri fin.netti)	€	17.616	60,72%	€	18.719	54,63%
incluenza costo del lavoro	Costo del Pers. ((Costi di prod.+Orien illi.lietti)	€	30.829	00,7270	€	34.267	34,0370

#### Costo del lavoro pro-capite

			2020			2021	
Costo del lavoro pro-capite	Costs del nevernele\nºvecdie die		17.616	39,86 €	€	18.719	42,48 €
Costo del lavoro pro-capite	Costo del personale\n*medio dip.		441,98	39,00 €		440,68	42,40 €

#### **ALTRI INDICI ECONOMICI (in Unità di Euro)**

#### Costo chilometrico medio

		2020		2021			
Costo medio chilometrico	Costo tot.\Km.erogati	€	30.829 9.144 € 3,372	€	34.267 9.230	± < /	713

#### Ricavo chilometrico medio

I Ricavi del traffico comprendono i proventi dei titoli di viaggio e le integrazioni tariffarie della Regione, Provincia e Comuni.

			2020		2021		
Ricavo medio chilometrico	Ricavi del traffico\Km.percorsi tpl	€	6.080 f 0.723	.€	6.435 € 0,76	50	
			8.408	€	8.469	,0	

**Produttività del lavoro:** viene espressa dividendo i chilometri percorsi in un anno (compresi i servizi che non sono di TPL) con il numero medio dei dipendenti e analizzandolo congiuntamente al rapporto tra personale di guida e bus:

. 148	per li	2020		2021		
Produttività del lavoro	Km. Percorsi totali\N°medio dip.	9.144	20,69	9.230	20,94	
Produttivita dei lavoro		441,98	20,69	440,68	20,94	

		2020		2021	
Produttività lavoro	n°.medio dip.TPL\ n° bus tpl al 31-12	368,00 232	1,55	359,79 225	1,60

