



Atma S.c.p.a.

Azienda Trasporti e Mobilità
di Ancona e Provincia
Società Consortile per Azioni
Direzione e coordinamento "Conerobus SpA"
(art. 2497 bis c.c.)

Via Bocconi n. 35,
60125 – ANCONA
Capitale sociale € 500.000
REA Ancona n. 0179587

C.F. e P.Iva n. 02336900424

Relazione sulla gestione

Bilancio di esercizio
al
31/12/2020

A handwritten signature in purple ink, appearing to be 'M. P. ...', is located at the bottom right of the page.

RELAZIONE SULLA GESTIONE (Art. 2428 C.C.)

Egregi Sigg.ri Soci,

il progetto di bilancio di esercizio a cui la presente relazione si riferisce è stato redatto usufruendo del maggior termine di cui al 2° c. dell'art. 2364 Cod. Civ., in considerazione della disposizioni di cui al D.L. n. 183/2020 conv. in L. n. 51/2021 che ha prorogato le disposizioni di cui all'art. 106, comma 1, del Decreto Cura Italia, ed è stato aggiornato e riformulato rispetto a quello predisposto in data 28/05/2021 alla luce delle intervenute novità in materia di costi cessanti ed emergenti emerse, sia ai fini dell'Osservatorio TPL del Ministero dei Trasporti, sia dagli incontri tenuti sul documento "Emergenza COVID-19, disposizioni regionali per la regolamentazione dei sostegni al trasporto pubblico regionale delle Marche" predisposto dalla Regione Marche e posto in consultazione con le società consortili di bacino, le Associazioni di categoria ANAV/ASSTRA e i vettori, che da fatti intervenuti successivamente di cui di seguito si dà comunicazione.

l'esercizio 2020 si inserisce in uno scenario locale e globale senza precedenti nella storia moderna. 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.

L'Azienda e le di Lei consorziate sono state chiamate ad assumere un ruolo di assoluta centralità nella realtà, che, con continui cambiamenti anche a livello normativo, si è venuta a creare, con una mobilità basata su nuovi e inaspettati paradigmi.

L'Italia è stato il primo paese dopo la Cina ad essere colpito dalla pandemia; ATMA e le Società consorziate hanno reagito con immediatezza al nuovo contesto, mettendo in atto risposte concrete alle mutate necessità fin dalla primissima fase dell'emergenza ed applicando le disposizioni legislative, contenute nei vari DPCM governativi e nelle Ordinanze Regionali, che, a partire dal mese di marzo 2020, si sono via via succeduti.

Le suddette disposizioni emergenziali finalizzate a contenere e prevenire la diffusione del virus SARS-CoV-2 hanno determinato una rilevante limitazione alla mobilità personale, concretizzandosi, per quanto concerne l'attività svolta dalla Società e dalle Società consorziate, in una drastica limitazione delle percorrenze chilometriche di trasporto pubblico da erogare all'utenza.

Atma, come in passato ed a maggior ragione nel contesto del quadro emergenziale che ha caratterizzato l'esercizio 2020, ha proseguito nelle proprie attività tipiche della sua natura di società consortile, svolgendo un ruolo di coordinamento e di integrazione tra le strutture operative delle aziende operatrici, costituendo l'interlocutore di riferimento di Governo e della Regione Marche per la riprogrammazione del servizio di TPL, alla luce delle mutate esigenze determinate dalla situazione di emergenza sanitaria, e per l'accertamento delle risorse e delle provvidenze finanziarie a sostegno delle attività delle Società consorziate.

Analogamente al precedente esercizio, relativamente alle prospettive future della Società, 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 e lo statuto stesso di ATMA prevedono la scadenza degli affidamenti fino a subentro dell'eventuale nuovo gestore.

Come evidenziato nel paragrafo introduttivo della nota integrativa con riferimento al mantenimento dei presupposti per l'applicazione del criterio della continuità aziendale ex art.2423-bis, comma

primo, n.1) c.c., si evidenzia inoltre che, in applicazione della deroga prevista dall'art.7, comma 2, del D.L. 8 aprile 2020 n.23 e tenuto conto delle modalità di applicazione della stessa indicate dal Documento interpretativo n. 6 emanato dall'OIC, detto presupposto è stato verificato in relazione riferimento alle risultanze relative al bilancio dell'esercizio chiuso il 31.12.2020; si ritiene che non sussistano elementi di criticità sotto tale aspetto.

Dall'esame dei primari indici di liquidità e di solidità patrimoniale e gestionale alla data del 31.12.2020 risulta, difatti, l'esistenza di un consistente patrimonio netto rispetto all'attivo immobilizzato e di un indice di liquidità superiore ad 1, con valori congrui in relazione alla tipologia dell'attività aziendale consortile della Società.

E' opportuno ricordare che la società partecipata ATMA che ha finalità consortili, si è costituita il 12/06/07 con termine statutario al 31/12/14, prorogato al 31/12/15 e successivamente fino al 31/12/2016, poi al 31/12/2020 e nuovamente prorogato fino al 31/12/2024 e sarà automaticamente prorogato fino alla cessazione della gestione del servizio derivante dall'affidamento di cui al precedente articolo 1 e da eventuali proroghe disposte dall'autorità competente. La durata potrà essere ulteriormente prorogata con delibera dell'Assemblea straordinaria.

La durata della Società sarà automaticamente prorogata fino alla cessazione della gestione del servizio di TPL derivante dall'affidamento di cui ai contratti sottoscritti con Regione Marche, Comune di Ancona, Jesi, Falconara, Senigallia, Sassoferrato, Castelfidardo e da eventuali proroghe o novazioni disposte dall'autorità competente.

Lo Statuto della Società stabilisce che il termine della stessa può essere ulteriormente prorogato con delibera dell'Assemblea straordinaria.

Stante la natura consortile della Società, l'oggetto sociale e le modalità di attribuzione dei ricavi e dei costi (di struttura, di funzionamento, specifici e comuni) che sono state definite tenendo conto della specifica imputabilità delle prestazioni svolte dai Soci a favore dell'ATMA o dell'ATMA a favore di Soci (Conerobus S.p.A. e Tran s.c.arl) o, in assenza di un criterio di specifica imputabilità, considerando le quote di partecipazione degli stessi al capitale della Società, quest'ultima presenta un risultato di esercizio sempre in pareggio

Di seguito vengono illustrati in maniera più dettagliata i risultati dell'esercizio 2020, evidenziando che, a seguito del perdurare dell'emergenza sanitaria provocata dalla diffusione del virus Covid-19, l'attività della Società e dei suoi soci è stata fortemente limitata a causa dei provvedimenti normativi, nazionali e regionali, finalizzati al contenimento della diffusione del virus, determinando una significativa limitazione alla mobilità interpersonale, con conseguente drastico crollo delle vendite dei titoli di viaggio.

I risultati dell'esercizio 2020

L'esercizio dell'anno 2020, come per l'esercizio precedente ed in coerenza con la natura consortile della forma societaria, chiude con un risultato di bilancio a pareggio.

Doveroso segnalare che i valori di seguito esposti, nonostante il mantenimento del pareggio di bilancio, sono stati significativamente influenzati dall'emergenza sanitaria in corso derivante dalla diffusione del virus SARS-CoV-2.

Per quanto concerne specificamente il settore del TPL si sono succedute, 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.

In particolare, si segnala come sin dal 23 febbraio siano state adottate le prime misure di contenimento del rischio contagio.

Per quanto concerne l'impatto sullo svolgimento dell'attività sociale costituente l'oggetto sociale della Società e sul settore del trasporto pubblico locale, risultano di particolare rilievo i seguenti provvedimenti normativi che hanno posto stringenti limiti alla mobilità dei cittadini e sospeso gran parte delle attività:

- L'Ordinanza della Regione Marche n°1 del 25 febbraio 2020 con la quale a partire dal 26 febbraio 2020 e fino al 4 marzo 2020 su tutto il territorio regionale veniva sancita la sospensione delle manifestazioni pubbliche, la sospensione di tutte le attività didattiche di ogni ordine e grado, la sospensione dei viaggi di istruzione sul territorio nazionale ed all'estero, la chiusura dei musei e delle biblioteche ed infine la sospensione dei concorsi pubblici. L'ordinanza in oggetto veniva poi richiamata e riconfermata dalla successiva Ordinanza n°3 del 3 marzo che prorogava le sospensioni fino all'8 marzo 2020.
- il DPCM 8 marzo 2020, così come esteso a tutto il territorio nazionale dal DPCM 9 marzo 2020, ha previsto una limitazione alla mobilità delle persone fisiche, salvo che per gli spostamenti motivati da comprovate esigenze lavorative o situazioni di necessità ovvero spostamenti per motivi di salute, la sospensione dei servizi educativi per l'infanzia e delle attività didattiche in presenza nelle scuole di ogni ordine e grado e ulteriori misure finalizzate ad evitare assembramenti di persone e a consentire il rispetto della distanza di sicurezza interpersonale di almeno un metro.
- il DPCM 11 marzo 2020 ed il DPCM 22 marzo 2020, come modificato dal Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 25.03.2020 e dal DPCM dell'01.04.2020, con i quali il Governo ha sospeso, dal 12.03.2020 e, per effetto delle successive proroghe ed integrazioni, fino al 03.05.2020, "tutte le attività produttive industriali e commerciali, ad eccezione di quelle indicate nell'allegato 1, fatta salva la possibilità per le imprese non ricomprese nell'allegato 1 di proseguire l'attività produttiva, previa comunicazione al Prefetto territorialmente competente, qualora ciò fosse necessario per assicurare la continuità delle filiere di cui all'allegato 1, ferma in ogni caso l'adozione di tutte le misure sanitarie necessarie.

Per la programmazione dei servizi di TPL su gomma nel corso dell'emergenza Coronavirus, è poi intervenuta l'ordinanza del Presidente della Giunta regionale della regione Marche n. 8 del 13 marzo 2020.

In particolare, detta Ordinanza, rilevato che l'utenza era molto rarefatta o pressoché nulla su molte direttrici di trasporto regionale e che gli organici di personale in alcuni ambiti potrebbero incominciare ad essere in sofferenza, anche se le aziende hanno garantito la regolarità del servizio, ha previsto una programmazione dei servizi di TPL automobilistici in forma emergenziale e la sua erogazione in forma variabile a seconda dell'evoluzione dell'emergenza.

La Regione Marche ha fornito l'indicazione ai gestori di elaborare e trasmettere un programma di esercizio, che, a partire dal 14 marzo 2020, prevedesse il mantenimento dei servizi minimi essenziali e utili a soddisfare le esigenze di mobilità delle persone autorizzate agli spostamenti per ragioni di lavoro, salute o necessità inderogabile. Tra i servizi minimi essenziali sono stati ricompresi quelli per raggiungere le strutture sanitarie, i servizi pubblici e istituzionali essenziali attivi, le strutture di vendita di generi alimentari e di prima necessità, le attività produttive operanti, i nodi di scambio del trasporto regionale.

Anche sulle direttrici potenzialmente utili allo spostamento di viaggiatori autorizzati è stata prevista una riduzione delle frequenze proporzionalmente alla riduzione dell'utenza presente nell'ultima settimana (riduzioni medie non inferiori al 40-50% per i servizi urbani e al 60-70% per quelli extraurbani), con la prescrizione che tutti i servizi siano organizzati in modo da garantire le condizioni di sicurezza sanitaria sia per gli operatori, sia per gli utenti.

La Regione Marche, dando atto che gli attuali contratti di servizio non contengono strumenti utili a gestire una fattispecie imprevedibile come la presente, una volta messa a tutela la salute pubblica,

ha assicurato che verranno trovati i giusti meccanismi di tutela degli equilibri economici - finanziari degli stessi, anche alla luce delle misure che il Governo produrrà a sostegno del settore considerata l'eccezionalità della situazione.

Con nota del 18.03.2020, COVID19 – Circolare interpretativa dell'Ordinanza n. 8 del 13 marzo 2020, il Dirigente del Servizio Tutela Gestione e Assetto del Territorio ha specificato che, in ogni caso, al fine di evitare problemi di cassa ai gestori e accogliendo le richieste delle associazioni di rappresentanza delle aziende di TPL Anav ed Asstra, i flussi finanziari dei mesi di marzo ed aprile 2020 sono restati inalterati (acconto 95%), salvo conguagliare successivamente, alla luce dei minori costi variabili sostenuti e degli oneri coperti dallo Stato. Le modalità di remunerazione dei servizi nel periodo di emergenza, in deroga alle norme contrattuali vigenti, saranno oggetto di apposito e specifico accordo aggiuntivo che detterà tra le parti le diverse regole per la verifica dei costi e dei ricavi, per la garanzia dell'equilibrio economico-finanziario e della equa remunerazione complessiva dei contratti di servizio. La Regione adotterà uno schema di accordo utile anche per i Comuni. Il principio cardine dell'ordinanza, anche nazionale, è di ridurre al massimo la circolazione delle persone al fine di limitare il contagio, anche degli operatori. Pertanto, l'utilizzo del trasporto pubblico deve rappresentare un'eccezione, Si ritiene pertanto che l'ordinanza debba intendersi rispettata se negli ambiti dei servizi urbani siano state effettuate riduzioni di servizi pari ad almeno il 40% e se nei bacini dei servizi extraurbani i tagli siano almeno pari ad almeno il 60%. È da ritenersi impropriamente esercita ogni corsa scolastica effettuata successivamente alla chiusura delle scuole e, a far data dall'esecutività dell'Ordinanza e fino alla riapertura delle stesse, ne è espressamente vietata l'effettuazione. Gli abbonamenti scolastici sono sospesi. Ai sensi dell'art. 12, muovendosi comunque all'interno di un quadro che dovrà tutelare gli equilibri economici-finanziari dei vigenti Contratti di servizio, in attesa di comprendere le misure che il Governo nazionale intenderà attuare a sostegno del settore, si evidenzia che i servizi operati per effetto dell'Ordinanza n. 8, non saranno remunerati con gli strumenti e con i meccanismi degli attuali Contratti, sterilizzando pertanto eventuali distorsioni e differenze sul territorio, indotte nell'interesse pubblico da situazioni emergenziali diverse, secondo il principio di economicità, efficacia e parità di trattamento degli operatori. In ogni caso, al fine di evitare problemi di cassa ai gestori e accogliendo le richieste di Anav ed Asstra, i flussi finanziari dei mesi di marzo ed aprile 2020 resteranno inalterati (acconto 95%), salvo conguagliare successivamente alla luce dei minori costi variabili sostenuti e degli oneri coperti dallo Stato. Le modalità di remunerazione dei servizi nel periodo di emergenza, in deroga alle norme contrattuali vigenti, saranno oggetto di apposito e specifico accordo aggiuntivo che detterà tra le parti le diverse regole per la verifica dei costi e dei ricavi, per la garanzia dell'equilibrio economico-finanziario e della equa remunerazione complessiva dei contratti di servizio. La Regione adotterà uno schema di accordo utile anche per i Comuni.

In sede di conversione del Decreto sono state introdotte disposizioni di particolare rilevanza per il settore e che, partendo dalla considerazione della particolare situazione di emergenza venutasi a determinare e che incide in misura significativa sugli equilibri contrattuali delle imprese di trasporto, hanno inteso garantire **l'integrità dei corrispettivi contrattualmente previsti** per i servizi di trasporto pubblico locale, disponendone **la intangibilità**. E ciò anche a fronte delle riduzioni e/o sospensioni dei servizi. Il comma 4-bis incide direttamente sul rapporto concessorio esistente tra Ente affidante e società gerente servizi di tpl e/o scolastici **vietando espressamente ai soggetti committenti** ogni comportamento atto ad incidere sulla integrità del corrispettivo anche in deroga alle norme negozialmente previste. È fatto, infatti, espresso divieto di applicare, per minori corse effettuate o minori percorrenze effettuate **dal 23 febbraio 2020 al 31.12.2020**, anche ove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, sanzioni, penali

Il Decreto Legge 19 maggio 2020 n°34 (c.d. "decreto rilancio") pubblicato in G.U. n.128 del 19-05-2020 con i corrispettivi da contratto di servizio, sino alla data del 31-12-2020, che all'art. 200 – Disposizioni in materia di trasporto Pubblico Locale prevede:

- Ai Commi 1-2 la Compensazione per la riduzione dei ricavi tariffari delle imprese di TPL attraverso l'istituzione di un fondo presso il MIT, con una dotazione iniziale destinata a compensare la riduzione dei ricavi tariffari (periodo 23 febbraio 2020 - 31 dicembre 2020) rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. Nei limiti delle risorse disponibili, il fondo provvede anche alla copertura degli oneri derivanti con riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale dall'attuazione delle misure previste dall'articolo 215 (Misure di tutela per i pendolari di trasporto ferroviario e TPL) del decreto. Inoltre, è prevista l'adozione di un decreto interministeriale (MIT, di concerto con il MEF) per stabilire i criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione di cui al comma 1 ai soggetti beneficiari. Viene anche specificato che i criteri, al fine di evitare sovra compensazioni, terranno conto dei costi cessanti e aggiuntivi sostenuti in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da Covid-19.

Infine, si ricorda che la garanzia dei corrispettivi alle imprese di trasporto pubblico locale e regionale, rispetto a possibili decurtazioni o penali, in ragione delle minori percorrenze dovute all'emergenza Covid 19 (per il periodo 23 febbraio-31 dicembre 2020) è stata introdotta già con il comma 4-bis dell'articolo 92 della legge n.27 del 24 aprile 2020, di conversione del D.L. 18/2020.

Tale immissione di liquidità ha consentito alle imprese di far fronte ai costi fissi connessi, tra l'altro, al personale, ai fornitori e al mantenimento in efficienza del materiale rotabile malgrado la riduzione del servizio disposta a seguito delle misure di contenimento.

“Buono Mobilità Studenti”

Con D.G.R. n. 1593 del 21/12/2020, la Giunta Regionale ha approvato l'intervento denominato “Buono Mobilità Studenti”, quale misura a sostegno delle famiglie marchigiane con studenti che frequentano le scuole secondarie di secondo grado ed in possesso di abbonamenti ai servizi regionali di Trasporto Pubblico Locale automobilistico e ferroviario, in funzione di contrasto alla crisi economica determinata dall'emergenza epidemiologica da COVID-19. La misura si sostanzia appunto in un “buono”, che può essere utilizzato entro un anno dall'emissione (e comunque non oltre il 31/12/2021) valido per acquistare titoli di viaggio presso le aziende erogatrici dei servizi di TPL automobilistico e ferroviario di competenza della Regione. I “buoni” potevano essere rilasciati in relazione ad abbonamenti riferiti all'anno scolastico 2020/2021 ed acquistati prima del 03/11/2020 e non erano nominativi, in modo da consentirne la più libera utilizzazione; sono stati emessi dalle aziende erogatrici dei servizi di TPL che hanno rilasciato gli abbonamenti “non goduti” e la Regione compenserà queste per i mancati ricavi derivanti, a titolo di contributo, anticipando loro le risorse finanziarie necessarie in proporzione ai fabbisogni predeterminati allo scopo e nel rispetto dei limiti predeterminati al riguardo. Eventuali conguagli saranno poi effettuati a seguito della presentazione di adeguati rendiconti, che attestino l'effettivo numero di buoni rilasciati da ciascuna azienda erogatrice e fruiti dagli utenti finali.

Art.215 - Misure di tutela per i pendolari di trasporto ferroviario e TPL

Con l'articolo 215 sono definite “**Misure di tutela per i pendolari di trasporto ferroviario e TPL**”. Con il comma 1 sono state definite le **modalità di rimborso (emissione di un voucher o prolungamento della durata dell'abbonamento)** da parte delle Aziende che erogano i servizi di trasporto ferroviario ovvero di trasporto pubblico locale nei confronti degli aventi diritto al rimborso dei titoli di viaggio, ivi compresi gli abbonamenti, in caso di mancata utilizzazione in conseguenza delle misure di contenimento (articolo 1 del decreto legge 23 febbraio 2020, n. 6, convertito con modificazioni dalla legge 5 marzo 2020, n. 13, dall'articolo 1 del decreto legge 25 marzo 2020 n. 19, nonché dai relativi provvedimenti attuativi). Con il comma 2 sono state definite

le modalità di richiesta del rimborso da parte degli aventi diritto; con il comma 3 è stato invece specificato che entro 30 giorni dalla comunicazione di cui al comma 2, il vettore procede al rimborso secondo le modalità definite al comma 1.

L'Azienda alla luce di quanto emerge dalle normative nazionali e locali, dalle richieste dell'Osservatorio della Mobilità del Ministero dei trasporti, ha richiesto ai vettori la comunicazione dei dati relativi ai costi cessanti ed emergenti. Sono pervenute stime, non da tutti, pertanto la società ha provveduto ad aggregare i dati pervenuti e per quelli non pervenuti a stimarne le somme nei confronti degli enti affidanti, con criterio prudenziale.

Anche a seguito dell'invio di formali richieste da parte di ATMA agli enti affidanti, la Regione Marche si è fatta carico di predisporre un documento denominato "Emergenza COVID-19, disposizioni regionali per la regolamentazione dei sostegni al trasporto pubblico regionale delle Marche", che è stato posto in consultazione, discusso con tutte le aziende regionali di TPL

Il documento in questione a seguito dell'emergenza sanitaria nazionale in atto dichiarata dall'Organizzazione Mondiale della Sanità e la dichiarazione dello stato di emergenza sul territorio nazionale del Consiglio dei Ministri, considerate numerose disposizioni regionali e nazionali di natura emergenziale che si sono susseguite in materia di trasporto pubblico locale, ha ritenuto di dover delineare un dominio di lavoro comune in cui gestire la fuoriuscita dell'emergenza. Le seguenti argomentazioni erano quindi tese a formare una posizione della Regione Marche soprattutto nell'ambito della gestione dei sostegni e dei rimborsi economici man mano disposti, per agevolare una corretta chiusura degli esercizi nel periodo emergenziale. In relazione ai fondi previsti dalla Regione e dallo Stato sono stati distinti due ambiti, quello delle compensazioni per i mancati ricavi e quello dei rimborsi per i servizi aggiuntivi, con una particolare attenzione al primo. Le posizioni espresse hanno fatto riferimento al periodo in cui viene rilasciata la Revisione e potranno man mano essere aggiornate anche alla luce di nuovi provvedimenti in materia.

Compensazioni per i mancati ricavi.

1. L'art. 200 dell'DL 34/20 convertito dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, ha istituito un primo fondo destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi al servizio di trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri. Il comma 2 del medesimo articolo, ha stabilito che con DM si definiscano i criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione per i mancati ricavi. Tali criteri, al fine di evitare sovra compensazioni, sono stati definiti anche tenendo conto dei costi cessanti, dei minori costi di esercizio derivanti dagli ammortizzatori sociali applicati in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, dei costi aggiuntivi sostenuti in conseguenza della medesima emergenza.
2. Il Decreto ministeriale, conseguente a quanto disposto dalla suddetta Legge, è stato il DI 340/20 il quale all'art. 4 ha previsto che sulla base delle indicazioni dell'Osservatorio nazionale per le politiche del TPL, le aziende esercenti forniscano i dati di esercizio, come risultanti da contabilità separate. Questo passaggio, ad oggi, impone alle aziende di fornire in modo certificato i dati che stabilisce l'Osservatorio stesso. La mancata trasmissione comporta l'esclusione dell'azienda dall'erogazione di contributi e la restituzione di quelli già ricevuti. Si precisa inoltre che la compensazione in parola debba tener conto anche di quanto già erogato in forma piena, a fronte di una produzione di servizi ridotta e di eventuali altri contributi pubblici.
3. Ovviamente permane anche il principio comunitario del Reg. EU n. 1370/07, ribadito anche al Governo italiano che ha interpellato la Commissione Europea¹ allo scopo, ovvero che ogni compensazione debba stare nel perimetro di detto Regolamento e che quindi sia vietato remunerare



i servizi più di quanto siano costati, con la conseguenza che al fine di evitare potenziali Aiuti di Stato si debbano verificare analiticamente eventuali sovra compensazioni.

4. Come previsto dal Decreto richiamato al punto 2, i criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione in argomento, sono stati oggetto di intesa in Conferenza Unificata che ha ratificato la posizione assunta dalla Conferenza delle Regioni² sul tema. Da come si può constatare nel documento d'intesa con il Governo sono elencati gli elementi che andranno a comporre le valutazioni sulle compensative. Sebbene si precisi nell'intesa, che la gestione degli equilibri contrattuali dovrà vedere degli approfondimenti rispetto all'approvato approccio da utilizzare in via prioritaria per il riparto dei fondi dello Stato, non si potrà non tener conto delle voci elencate. Il foglio di calcolo uscito dal lavoro dell'Osservatorio nazionale per le politiche del TPL, peraltro già discusso in sede tecnica con i principali operatori del tpl marchigiano e noto alle associazioni datoriali, è riassunto dal documento della Conferenza Unificata, che declina l'approccio nel seguente modo.

In sintesi, nel calcolo del saldo mancati ricavi da riconoscere si dovrà tener conto:

a) dei minori ricavi da traffico registrati nel 2020: calcolati come differenza tra il valore del 2020 e la media tra 2018 e 2019 dei seguenti valori:

- Proventi da traffico da traffico da tdv aziendali;
- Proventi da traffico da tariffazione integrata;
- Compensazioni per agevolazioni tariffarie (da evidenziare se non già comprese nei ricavi da traffico);
- Compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione (da evidenziare se non già comprese nei ricavi da traffico);
- Contributo CCNL (se oggetto di separata contribuzione rispetto al corrispettivo a consuntivo);
- Altri proventi (sanzioni amministrative);
- Mancati ricavi per accise gasolio.

b) dei costi cessanti dovuti ai minori costi sostenuti per aver svolto minori percorrenze:

- costi di trazione (carburante, energia elettrica, altri carburanti);
- costi manutentivi;
- minori costi del personale dovuti alla cassa integrazione;
- aggi di vendita per titoli di viaggio;
- godimento beni di terzi, esclusi i costi di utilizzo dell'infrastruttura;
- canoni e pedaggi per utilizzo dell'infrastruttura a impianto fisso e stradale;
- altri costi caratteristici (specificare ad esempio riduzione sub-affidi).

c) dei costi emergenti dovuti al COVID:

- Acquisizione di servizi di terzi per: i) sanificazione e igienizzazione dei mezzi e delle infrastrutture ii) controlli su misure di distanziamento e altro iii) informazione all'utenza iv) altro (specificare);
- acquisizione di beni quali: mascherine, guanti, gel, dispenser, termoscanner, divisori/cabine, marker, materiali di comunicazione, altro (specificare);
- Attrezzature per smart-working;
- Maggiori oneri legati alle limitazioni della capacità sui servizi di trasporto (es. scorte calde);
- maggiori oneri legati alle necessità di controlli a bordo e a terra per distanziamento ed incarrozzamento.

d) dei benefici fiscali:

- Risparmi IRAP;
- Decontribuzioni.

- Rispetto al prospetto di cui al precedente punto 4, il MIMS ha optato per la compilazione da parte degli operatori per il tramite della piattaforma informatica “Il portale dell’automobilista – Osservatorio TPL”.
- Rispetto ai ristori già ricevuti sottoforma di anticipazione in conto esercizio, pertanto indistinte e senza particolari riferimenti alle voci che andranno a determinare il mancato ricavo nominale maturato sull’esercizio.
Tutte queste cifre si riferiscono prioritariamente ai mancati ricavi 2020, che come anticipato dovranno vedere anche lo sconto dei costi cessanti e la compensazione sui costi emergenti. In definitiva si sta delineando un quadro che porterà ad un probabile reintegro di tutte le sofferenze causate dalla pandemia sull’esercizio 2020.
- Da quanto sopra esposto, ed in particolare dalla declinazione delle voci ammesse a costituire i costi emergenti ed i mancati ricavi tariffari di cui al punto 4, nonché dalle quantificazioni previsionali delle dotazioni per porre in equilibrio l’esercizio 2020 richiamate al punto 6, appare evidente come le questioni poste circa il riconoscimento dell’attività degli steward, nonché le quote tariffarie lamentate sui titoli agevolati, troveranno, seppur nell’ambito di un articolato procedimento, il giusto ristoro. Si evidenzia a tal proposito e a riscontro di alcune note pervenute, che proprio a seguito delle comunicazioni da fare all’Osservatorio TPL richiamate ai precedenti punti 4 e 5, si potrà avere contezza del mancato ricavo riguardate il segmento delle agevolazioni sul 2020, non prima.
- A questo primo approccio più teso a determinare le voci contabili oggetto di verifica, mettendole in relazione allo scenario pre COVID-19 “*approccio relativo*”, vi sono poi valutazioni finalizzate ad una verifica isolata sull’esercizio e precedentemente accennata nell’ambito delle verifiche sull’eventuale sovra compensazione dei contratti di servizio, “*approcci assoluto*”, ovvero la quadratura definitiva dei rapporti contrattuali sull’esercizio in esame.
- Va ricordato che la DGR 746/20 e gli atti conseguenti che hanno originato le richiamate misure regionali di cui al precedente punto 6, ha concepito i contributi in conformità alla comunicazione della Commissione Europea 2014/C 92/01, concernente gli orientamenti interpretativi del Regolamento EU 1370/07 in materia di compensazioni di servizio pubblico. Tale Delibera stabiliva che al fine di evitare eventuali sovra compensazioni e tenendo conto degli indirizzi degli organismi governativi nazionali e delle Authority competenti, per il tramite di un’apposita contabilità regolatoria da approntare a decorrere dall’esercizio 2020, le imprese concessionarie dovessero certificare agli enti concedenti, in valore assoluto ed in valore relativo agli esercizi precedenti, le componenti riclassificate del proprio conto economico.
- Il percorso così tracciato, coerente con le misure statali, ha visto da parte dei beneficiari delle anticipazioni, un’assunzione formale di impegno finalizzato ad accettare il contributo quale anticipazione di una remunerazione ai sensi del Reg. EU n. 1370/07. Pertanto, questo iter, nell’ambito di un conguaglio complessivo, deve tener conto dei costi cessanti generali, tra cui il minor costo di esercizio derivanti dagli ammortizzatori sociali e da altre forme di sostentamento pubblico, ma anche dei costi aggiuntivi sostenuti in conseguenza dell’emergenza COVID19, della quota di corrispettivo erogata ai sensi dell’art. 92 comma 4 bis del DL 18/20, nonché dalle Ordinanze regionali emesse nella fase dell’emergenza. I beneficiari si sono inoltre impegnati a certificare i dati per l’esercizio 2020 per tramite della contabilità regolatoria di cui al precedente punto 9.
- La stessa Commissione EU, d’altronde, nel commentare le misure a sostegno del settore introdotte dal DL 18/20, commi 4-bis e 4-ter dell’articolo 92, aveva ribadito che nella misura in cui le iniziative di supporto si inquadrano nel Reg. EU n. 1370/07, esse beneficiano di una presunzione di conformità, e non richiedono la previa notifica alla Commissione sulla base dell’articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

12. Da ultimo si è espressa anche l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, indicando la contabilità regolatoria quale strumento per gestire questi passaggi. Tale tipo di contabilità era peraltro già prevista per il 2021 dalla Delibera ART 154/2019, poi rimandata al 2022 da analogo provvedimento n. 210/2020.
13. Si rileva infine utile la costituzione di un tavolo regionale formale, su cui approfondire dal punto di vista operativo tutte queste fattispecie, ma soprattutto per adottare un metro interpretativo di dette quantificazioni, da attuare in modo omogeneo su tutta la regione anche relativamente ai costi emergenti. Si ricorda inoltre che questi ultimi non riguardano i servizi aggiuntivi, per i quali sono previste altre poste per un pagamento integrale di dette attività che, in questo caso, rappresentano prestazioni di servizi e pertanto remunerate a fattura secondo le disposizioni della DGR n. 1653 del 23/12/2020.

Servizi aggiuntivi.

14. Sul tema servizi aggiuntivi si ritengono necessarie alcune considerazioni. Prendendo a riferimento la normativa che regolamenta l'accesso ai fondi statali per i servizi aggiuntivi ed in particolare la L. n. 176/20, così come modificata dall'art. 29 della L. n. 69/21, si rileva che le risorse possono essere utilizzate per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento e ove i servizi aggiuntivi in questione nel periodo antecedente alla diffusione del COVID-19, abbiano avuto un riempimento superiore a quello previsto dal DPCM in vigore, fino al 20/06/2021 pari al 50% della capacità di carico complessiva, poi al 80%, anche tenendo conto della programmazione conseguente ai Piani Operativi prefettizi stabiliti dai medesimi DPCM. Come noto questi ultimi si riferivano ai servizi e all'utenza scolastica per l'anno scolastico appena terminato. Anche il rifinanziamento del fondo istituito per le medesime finalità dal comma n. 816 della Legge di bilancio dello Stato, previsto dall'art. 51 del DL "Sostegni bis" n. 73/21, segue i principi di ammissibilità di cui sopra.
15. In virtù di quanto sopra risulta dirimente il corretto ambito in cui si collocano i servizi aggiuntivi programmati, per una loro remunerazione da parte dei fondi statali per l'emergenza COVID-19. A tal proposito si rammenta anche che l'attuale remunerazione chilometrica di detti servizi considera gli stessi non utili a trasportare più passeggeri di quelli che sarebbero fruitori del servizio in condizioni di carico ordinari. È certo che ogni miglioramento del servizio non finalizzato alla mera replicazione di un servizio sovraccarico, per quanto utile e meritorio, non potrà trovare copertura dei fondi in parola. È pertanto condizione necessaria una dichiarazione che attesti, meglio se supportata da elementi documentali, che le corse che sono oggetto di duplicazione, nel medesimo periodo del 2019 avessero un riempimento superiore al 50% (80%) della capacità di carico dei mezzi utilizzati o del 80% a seconda del periodo.
16. In riferimento al prolungamento della validità dei servizi scolastici, annunciati da alcuni operatori come richiesta degli istituti scolastici del territorio, per le medesime motivazioni di cui sopra, è fondamentale una rigorosa collocazione di tali eventuali extra percorrenze nell'ambito del dominio disposto dalle richiamate norme istitutive dei fondi statali dedicati. In questo caso si può far riferimento ai cosiddetti tavoli prefettizi, i quali nei propri Piani Operativi, tuttavia non sembrano aver preso in considerazione tale fattispecie. Per essa, infatti, non si tratterebbe di una semplice replicazione di corse scolastiche già esistenti a causa della loro saturazione, ma dell'istituzione di una validità prolungata di un servizio che nel periodo indicato non esiste. A ciò si aggiunge che eventuali richieste indirizzate agli operatori del tpl regionale, ad oggi non sembrano collocarsi in un quadro di prolungamento dell'anno scolastico per come concepito dai provvedimenti regionali e pertanto delle disposizioni prefettizie. Corre dunque l'obbligo di segnalare il pericolo che tali servizi aggiuntivi possano non trovare rimborso dei fondi statali, se non adeguatamente sostenuti dall'attività prefettizia, ad oggi ancora competente per il coordinamento di questi aspetti.

L. R. 20/2020 - DGR 746/2020-MISURA 13 E 14 della Piattaforma 210

La Regione Marche ha approvato una misura finalizzata alla concessione di un contributo regionale straordinario in conto gestione alle aziende del TPL il quale è cumulabile con altre forme di contributo o ristoro straordinario riconosciuti dalla Regione Marche o dallo Stato, nei limiti dell'equa remunerazione degli oneri di servizio pubblico ai sensi del Regolamento EU n. 1370/07; tale equa remunerazione verrà verificata in fase di conguaglio, successivamente all'approvazione dei bilanci delle aziende esercenti il servizio di TPL e andrà conguagliato da una contabilità finale.

Pertanto, al fine di evitare una sovra compensazione dei contratti di servizio, per il consolidamento di un conguaglio complessivo, si terrà conto dei costi cessanti, dei minor costo di esercizio derivanti dagli ammortizzatori sociali e da altre forme di sostentamento pubblico, dei costi aggiuntivi sostenuti in conseguenza dell'emergenza sanitaria COVID19 e della quota di corrispettivo erogata, nonché dalle Ordinanze regionali emesse nella fase dell'emergenza.

Il contributo è concesso in conformità della comunicazione della Commissione Europea 2014/C 92/01 concernente gli orientamenti interpretativi del Regolamento EU 1370/07 in materia di compensazioni di servizio pubblico.

Il Totale del Valore della Produzione è stato pari ad € 34.733.292 ed è così rappresentato:

Descrizione	Esercizio in corso	Esercizio precedente	Scost. assoluto	Var. %	% su Tot.
A) VALORE DELLA PRODUZIONE					
A. 1) Ricavi delle vendite e prestazioni					
Ricavi delle vendite	8.083.611	13.773.449	- 5.689.838	41,31	23,27
Riclassificazione Proventi straordinari 2015		0	-	-	-
a) totale ricavi delle vendite	8.083.611	13.773.449	- 5.689.838	-41,3	23,27
Corrispettivi da contratto di servizio					
Servizi Urbani	10.354.936	10.226.477	128.459	1,26	29,81
Servizi Extraurbani	10.901.343	11.105.185	- 203.842	1,84	31,39
Totale Corrispettivi da contratto di servizio	21.256.279	21.331.662	-75.383	-0,6	61,2
Corrispettivi da prestazioni varie					
Servizi Urbani	676.425	804.337	- 127.912	15,90	1,95
Servizi Extraurbani	460.696	552.892	- 92.196	16,68	1,33
Totale Corrispettivi da servizi vari	1.137.121	1.357.229	-220.108	-32,6	3,3
b) Ricavi delle prestazioni	22.393.400	22.688.891	- 295.491	1,30	64,47
Totale A.1) Ricavi delle vendite e prest.	30.477.011	36.462.340	- 5.985.329	16,42	87,75
A. 5) Altri ricavi e proventi, di cui					
Contributi di esercizio	3.949.239	0	3.949.239	-	11,37
Altri ricavi e proventi	307.043	462.629	- 155.586	33,63	0,88
Totale A.5) Altri Ricavi e proventi	4.256.282	462.629	3.793.653	820,02	12,25
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	34.733.292	36.924.969	- 2.191.676	5,94	100,00

Il Valore della Produzione ha registrato una contrazione complessiva di € 2.191.676, pari al 5,94%, che, per essere correttamente esaminata, deve essere suddivisa nelle due distinte componenti:

- la prima costituita dai ricavi dell'attività tipica della Società, rilevati alla voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni";
- la seconda costituita dai ricavi accessori, iscritti alla voce "Altri ricavi e proventi".

Con riferimento alla voce prima componente, "Ricavi delle vendite e delle prestazioni", di seguito

si analizza la sua composizione e variazione rispetto al precedente esercizio:

- Il valore dei Ricavi delle vendite dell'esercizio chiuso al 31.12.2020 è stato pari ad € 8.083.611 (€ 13.773.449 nel 2019), con una riduzione pari in valore assoluto ad € 5.689.838 (- 41,30%), e rappresenta il 23,27% (37,30% nel 2019) del Valore della produzione.

La rilevante contrazione, sia in termini di valore che di incidenza percentuale, deriva dalla riduzione delle vendite dei titoli di viaggio conseguenti alle misure di natura emergenziale introdotte al fine di contrastare e prevenire la diffusione del virus SARS-CoV-2.

- Sostanzialmente stabili rispetto allo scorso anno i "Ricavi delle Prestazioni", pari ad € 22.393.400 (€ 22.688.891 nel 2019), rappresentanti, in termini di incidenza, il 64,47% del Valore della Produzione, con un decremento dell'1,3% riconducibile ai servizi prestati sui bacini urbani.

In particolare, € 21.256.279 provengono da Corrispettivi per i contratti di servizio di TPL stipulati con gli Enti Pubblici committenti, di questi:

- € 10.901.343 si riferiscono al servizio extraurbano (contro € 11.105.185 del periodo precedente);
- € 10.354.936 si riferiscono ai servizi erogati ai Comuni nei vari bacini urbani (contro € 10.226.447 del precedente esercizio).
- Con riferimento ai "Corrispettivi da prestazioni varie" si espone nella tabella di seguito riportata il relativo dettaglio e la sua evoluzione rispetto ai valori assunti nell'esercizio precedente.



Descrizione	Esercizio Corrente	Esercizio Precedente	Scost. Assoluto
Corrispettivi da prestazioni varie			
Comune di Ancona: Servizi di TPL	15.401	5.792	9.609
Comune di Ancona: Servizi Linee 35/12/J	105.314	105.314	0
Comune di Jesi: Servizi di TPL	8.000	8.000	0
Comune di Sassoferrato: Servizi di TPL	0	0	0
Comune di Senigallia: Servizi di TPL	0	0	0
Comune di Ancona: Ascensore Passetto	18.556	27.811	-9.255
TOTALE CORRISPETTIVI DA PRESTAZIONI VARIE	147.271	146.917	354
SERVIZI DIVERSI DAL T.P.L.			
Trasporto materiali Ascensore	7.261	5.899	1.362
TOTALE SERVIZI DIVERSI DAL T.P.L.	7.261	5.899	1.362
RIMBORSO SPESE DI FUNZIONAMENTO			
Rimborso spese di funzionamento Conerobus Urbano	265.974	319.613	-53.639
Rimborso spese di funzionamento Tran Urbano	35.938	93.793	-57.855
Rimborso spese di funzionamento Conerobus Extraurbano	181.629	181.629	0
Rimborso spese di funzionamento Tran Extraurbano	151.527	151.527	0
Rimborso spese residuali Socio Conerobus	30.654	0	30.654
Rimborso spese residuali Socio Tran	48.748	0	48.748
TOTALE RIMBORSO SPESE DI FUNZIONAMENTO	714.470	746.562	-32.092
ADDEBITO COSTI PROVVISORIE TITOLI ATMA			
Provvigioni Conerobus Titoli urbani	134.761	227.002	-92.241
Provvigioni Conerobus Titoli extraurbani	68.399	117.844	-49.445
Provvigioni Tran Titoli urbani	4.449	7.730	-3.281
Provvigioni Tran Titoli extraurbani	59.141	101.893	-42.752
Addebito costi provvigioni BIG	1.369	3.382	-2.013
TOT. ADDEBITO COSTI PROVV. TITOLI ATMA	268.119	457.851	-189.732
TOTALE CORRISPETTIVI DA PRESTAZIONI VARIE	1.137.121	1.357.229	-220.108

- Gli “Altri ricavi e proventi”, diversi dalle vendite, sono pari a complessivi € 4.256.282 (€ 462.629 nel 2019) ed hanno registrato un significativo incremento rispetto all’esercizio precedente, determinato dalla rilevazione per competenza nel corrente esercizio dei contributi ricevuti a titolo di ristoro dei mancati ricavi realizzati e dei maggiori costi sostenuti a causa dell’emergenza sanitaria derivante dalla diffusione del virus SARS-CoV-2. I suddetti contributi sono pari a complessivi € 3.949.239 e sono stati erogati, al netto della ritenuta subita a titolo di acconto, a ristoro dei minori ricavi e maggiori costi delle società Consorziato.

Il totale dei Costi della Produzione è stato pari ad € 34.723.772 (€ 36.924.983 nel 2019) ed ha avuto una riduzione pari ad € 2.201.211 con un’evoluzione e composizione così rappresentate:

Descrizione	Esercizio in corso	Esercizio precedente	Scost. Assoluto	Var. %	% su Tot.
COSTI DELLA PRODUZIONE					
B. 6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	20.059	33.118	- 13.059	- 39,43	0,06
B. 7) Per servizi	30.345.663	36.307.127	- 5.961.464	- 16,42	87,39
B. 8) Per godimento beni di terzi	26.877	23.213	3.664	15,78	0,08
B.10) Ammortamenti e svalutazioni					
a) Amm.ti delle immobilizz. Immateriali	2.993	3.270	- 277	-	0,01
b) Amm delle immobilizz.materiali	1.770	1.934	- 164		
d) Svalutaz. Dei crediti compresi nell'att.Circ	-	-	-	-	-
B.12) Accantonamento fondo rischi	100.000	-	100.000	1,00	0,29
B.14 Oneri diversi di gestione	4.226.410	556.321	3.670.089	659,71	12,17
TOT. COSTI DELLA PRODUZIONE	34.723.772	36.924.983	- 2.201.211	- 5,96	99,99

Come è già noto, i “costi” della Società sono quasi per intero dovuti al riconoscimento ai due soci dei corrispettivi per il servizio operativo da loro espletato (riparto dei corrispettivi, degli introiti da titoli di viaggio, delle sanzioni amministrative e rimborsi vari).

Alla luce di quanto sopra riportato, si evince che i costi, corrispondenti a quanto riconosciuto ai due soci, ammontano per la specifica voce all'87,39 % (98,33% nel precedente esercizio).

La riduzione della voce in esame è causata dalle minore operatività nell'esercizio 2020 delle Società consorziate, a causa delle limitazioni derivanti dalle misure emergenziali introdotte per il contrasto e la prevenzione della diffusione del virus SARS-CoV-2.

Il dato in esame deve essere letto congiuntamente alla voce “Oneri diversi di gestione” che evidenzia un valore di € 4.226.410 (€ 556.231) e comprende il valore riconosciuto ai Soci dei contributi straordinari a titolo di ristoro dei mancati ricavi.

La somma delle due voci in commento rappresenta il 99,99% dei costi operativi della Società, la cui gestione, si ricorda, è improntata alla massima economicità.

L'azienda, da sempre è animata dalla continua ricerca della massima economicità di gestione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale, urbano ed extraurbano ad essa affidati; tale attenzione è proseguita anche durante l'esercizio 2020; in particolare è opportuno tornare a ricordare che non sono corrisposti né emolumenti né rimborsi agli amministratori.

Altre informazioni sulla gestione

La nostra società non ha imprese controllate e collegate, né ha rapporti con imprese sottoposte al controllo della controllante Conerobus S.p.A., analogamente non ha personale dipendente, dal momento che, come è noto, si avvale della struttura amministrativa ed operativa dei propri due soci per lo svolgimento di tutti i servizi di trasporto e di funzionamento societario.

Informazioni previste dall'Articolo 2428, 3° comma Punto (2) C.C.

L'ATMA è una società controllata, ai sensi dell'Art. 2359 C.C., 1° comma, Punto 1), dalla Conerobus Spa. Con la controllante, i rapporti sono pressoché quotidiani, coincidendo, peraltro, le rispettive sedi legali, che sono anche le sedi fisiche dove si svolge prevalentemente la rispettiva gestione operativa.

Al riguardo si riportano i rapporti economici espressi nel progetto di bilancio intercorsi nell'esercizio con la società controllante, in applicazione di quanto previsto dall'Articolo 2428, 3° comma n° 2 aggregati per tipologia di ricavo e di costi in coerenza con la classificazione utilizzata

per la redazione del bilancio d'esercizio.

Descrizione	Esercizio in corso	Esercizio prec.	Scost.
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
A. 1) Ricavi delle vendite e prestazioni			
b) Ricavi delle prestazioni			
Rimborso spese di funzionamento			
Rimborso spese di funzionamento Conerobus Urbano	265.974	319.613	-53.639
Rimborso spese di funzionamento Conerobus Extraurb.	181.629	181.629	0
Totale Rimborso spese di funzionamento	447.603	501.242	-53.639
Addebito Costi provvigioni			
Provvigioni Conerobus Titoli urbani	136.130	230.384	-94.254
Provvigioni Conerobus Titoli extraurbani	68.399	117.844	-49.445
Totale Addebito Costi provvigioni Atma	204.529	348.228	-143.699
Totale A.1b) Ricavi delle prestazioni	652.132	849.470	-197.338
Totale A.1) Ricavi delle vendite e prest.	652.132	849.470	-197.338
TOTALE A) VALORE DELLA PRODUZIONE	652.132	849.470	-197.338
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
B. 7) Spese per prestazione servizi			
Servizi di T.P.L.			
Quote corrispettivi di T.P.L. extraurbano/Conerobus	5.919.285	6.054.013	-134.728
Quote corrispettivi di T.P.L. urbano/Conerobus	8.871.597	8.828.373	43.224
Quote corrispettivi nuove Linee: Linea 35/12/J	105.314	105.314	0
Quote corrispettivi da prestazioni varie/Conerobus	78.640	13.792	64.848
Quota riparto corrispettivi da rimodulazione tariffaria	121.665	200.165	-78.500
Riparto quote rimborso lavori Vari (Filovia) Com. Ancona	68.529	4.130	64.399
Riparto titoli urbani Conerobus	3.911.354	6.257.824	-2.346.470
Riparto titoli extraurbani Conerobus	1.975.172	3.559.058	-1.583.886
Riparto soci quote titoli No Telemaco/Conerobus	99.603	224.394	-124.791
Riparto incassi Mobilità & Parcheggi	42.000	75.000	-33.000
Riparto quote da trasporto materiale Ascensore	25.817	33.710	-7.893
Totale Servizi di T.P.L.	21.218.976	25.355.773	-4.136.797
Aggi			
Aggi su titoli di viaggio	81.955	125.261	-43.306
Totale Aggi su titoli di viaggio	81.955	125.261	-43.306
Spese per funzioni comuni			
Spese per funzioni comuni: servizi urbani Conerobus	201.275	202.604	-1.329
Spese funzioni comuni: servizi extraurbani Conerobus	222.104	222.104	0
Distribuzione spese residuali a Conerobus	-	-	0
Totale Spese per funzioni comuni	423.379	424.708	-1.329
Service			
Service Conerobus Bigliettazione unica	20.000	20.000	0
Service Conerobus per altre funzioni	-	-	0
Totale Service	20.000	20.000	0
Distribuzione ai soci maggior. Titoli di viaggio			
Maggioraz. Titoli di viaggio Serv. extrarubano/Conerobus	16.734	39.120	-22.386
Maggioraz. Titoli di viaggio servizi urbani/Conerobus	33.000	55.821	-22.821
Tot. Distribuzione ai soci maggior. Titoli viaggio	49.734	94.941	-45.207
Distribuzione sanzioni amministrative ai soci			
Servizio sanzioni verificatori	-	-	0
Tot. Distribuzione sanzioni amm.ve ai soci	-	-	0
Distribuzione Convenzioni ai soci			
Distribuzione Convenzioni Com. Ancona a Conerobus	-	-	0
Totale Distribuzione Convenzioni ai soci	-	-	0
Totale B. 7) Prestazione Servizi	21.794.044	26.020.683	-4.226.639
TOTALE B) COSTI DELLA PRODUZIONE	21.794.044	26.020.683	-4.226.639

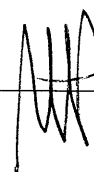
La Conerobus garantisce, dietro compenso adeguatamente contrattualizzato, l'ordinaria amministrazione di ATMA, attraverso i necessari servizi di contabilità ed organizzazione delle attività societarie. La Società inoltre non ha svolto alcuna attività di carattere finanziario, ad esclusione dell'ordinaria gestione dei depositi in conto corrente funzionale all'attività operativa.

Informazioni previste dall'Articolo 2428 1° e 2° comma C.C.

In adempimento degli obblighi previsti di fornire un'analisi equilibrata, fedele ed esauriente della situazione della Società e dell'andamento e del risultato di gestione vengono forniti in forma comparativa lo stato patrimoniale ed il conto economico riclassificati, rispettivamente secondo il criterio della liquidità e del valore aggiunto.

Stato patrimoniale riclassificato comparato

DESCRIZIONE	Esercizio Corrente	Esercizio precedente	Variazioni
A) ATTIVITA' DI FUNZIONAMENTO			
Crediti verso soci per versamenti non ancora dovuti	-	-	-
Crediti commerciali	5.110.314	7.411.967	2.301.653
Altri crediti di funzionamento			
Crediti verso controllati	282.160	954.527	672.367
Crediti tributari	146.263	211.449	65.186
Crediti diversi	462.207	96.763	365.444
Totale altri crediti di funzionamento	890.630	1.262.739	372.109
TOTALE CREDITI	6.000.944	8.674.706	2.673.762
SCORTE			
RATEI E RISCONTI ATTIVI	1.199.989	2.273.271	1.073.282
TOTALE ATTIVITA' DI FUNZIONAMENTO	7.200.933	10.947.977	(3.747.044)
B) PASSIVITA' DI FUNZIONAMENTO			
Debiti commerciali	1.693.309	2.019.356	326.047
Debiti v/imprese controllanti	5.725.635	7.653.989	1.928.354
Altri debiti di funzionamento			
Debiti tributari	625.817	1.598	624.219
Debiti v/Istituti previdenziali, assistenziali e ass.vi	201	0	201
Altri debiti	771.305	0	771.305
Totale altri debiti di funzionamento	1.397.323	1.598	1.395.725
TOTALE DEBITI	8.816.267	9.674.943	858.676
RATEI E RISCONTI PASSIVI	1.196.437	2.273.058	1.076.621
TOTALE PASSIVITA' DI FUNZIONAMENTO	10.012.704	11.948.001	1.935.297
C) CAPITALE DI FUNZIONAMENTO (A-B)	- 2.811.771	- 1.000.024	- 1.811.747
D) CAPITALE FISSO NETTO (IMMOBILIZZAZIONI)	9.069	12.062	2.993
E) FONDI:			
Fondo rischi	100.000		100.000
TOTALE FONDI	100.000	-	100.000
F) CAPITALE INVESTITO NETTO (C+D-E)	- 2.902.702	- 987.962	- 1.914.740
G) POSIZIONE FINANZIARIA			
DISPONIBILITA' LIQUIDE: Tesoreria, Banche e Poste	3.599.025	1.682.232	1.916.793
- Debiti finanziari	3.154	2.871	283
TOTALE POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	3.595.871	1.679.361	1.916.510
H) PATRIMONIO NETTO			
Capitale	500.000	500.000	-
Riserve di sovrapprezzo azioni	200.000	200.000	-
Altre riserve	1	(3)	4
TOTALE PATRIMONIO NETTO = (F+G)	700.001	699.997	0



Conto economico riclassificato comparato

DESCRIZIONE	Esercizio Corrente	Incidenza %	Esercizio Precedente	Incidenza %
<u>RICAVI NETTI</u>				
Ricavi (da vendite, servizi e copertura costi sociali)	30.477.011	87,75%	36.462.339	98,75%
Contributi in conto esercizio	3.949.239	0,00%	0	0,00%
Altri ricavi e proventi	307.043	0,88%	462.629	1,25%
TOTALE RICAVI NETTI	34.733.293	0,89	36.924.968	1,00
= VALORE DELLA PRODUZIONE	34.733.293	100,00	36.924.968	100,00
- Acquisti di esercizio	20.059	0,06%	33.118	0,09%
- Variazioni delle rimanenze	0	0,00%	0	0,00%
- Costi per prestazione servizi	30.372.540	87,70%	36.330.340	98,39%
- Oneri diversi di gestione	4.226.410	12,20%	556.321	1,51%
	34.619.009	99,96%	36.919.779	99,99%
= VALORE AGGIUNTO	114.284		5.189	
= MARGINE OPERATIVO LORDO	114.284	0,33%	5.189	0,01%
- Ammortamenti	4.763	0,01%	5.204	0,01%
Svalutaz. dei crediti compresi nell'att. Circ.	-	0,00%	-	0,00%
Accantonamento Fondo Rischi	100.000	0,29%	-	0,00%
= MARGINE OPERATIVO NETTO	9.521	0,30%	-15	0,01%
+ Proventi finanziari	20	0,00	15	0,00
- Oneri finanziari	0	0,00	0	0,00
+/- Utili e perdite su cambi	0	0,00	0	0,00
= GESTIONE FINANZIARIA	20	0,00	15	0,00
+ Proventi straordinari		0,00		0,00
- Oneri straordinari	-	0,00	-	0,00
= GESTIONE STRAORDINARIA	0	0,00	0	0,00
= RISULTATO PRIME DELLE IMPOSTE	9.541	0,00	-	0,00
- IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	9.541	0,03%	-	0,00%
= UTILE O PERDITA DI BILANCIO	0	0,00	0	0,00



A migliore descrizione della struttura patrimoniale e finanziaria della società di seguito vengono esposti i principali indici di liquidità ed i principali margini di struttura; non si ritiene di formulare alcun indice di redditività in relazione alla natura consortile della società i cui soci sono gli effettivi gestori dell'attività, in quanto poco significativi e di limitata utilità per il destinatario del progetto di bilancio.

	<i>31/12/20</i>	<i>31/12/19</i>
Margine primario di struttura	684.102	679.339
Quoziente primario di struttura	44,03	33,88
Margine secondario di struttura	684.102	679.339
Quoziente secondario di struttura	44,03	33,88

	<i>31/12/20</i>	<i>31/12/19</i>
Liquidità primaria	1,09	1,07
Tasso di copertura degli immobilizzi	44,03	33,88

Evoluzione prevedibile della gestione ex Articolo 2428 6° comma C.C.

Come ampiamente esposto al paragrafo della nota integrativa dedicato ai fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio, il 2021 continua a risentire significativamente degli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria, conseguente alla diffusione, divenuta una pandemia a livello mondiale, del virus SARS-CoV-2, causa della patologia, denominata COVID-19.

Il contesto operativo in cui si trovano le Società consorziate, con un immediato e diretto impatto sull'attività di impresa svolta dalla Società, continua ad essere difficile e complesso, essendo significativamente e negativamente influenzato dalla straordinaria situazione di emergenza sanitaria e dalle conseguenti misure normative finalizzate al suo contenimento.

La soluzione definitiva della situazione emergenziale ed il ritorno ad una nuova normalità può essere assicurato solo dal positivo esito della campagna vaccinale in corso.

La società ATMA deve continuare a svolgere un ruolo di coordinamento dell'azione delle società consorziate ed il ruolo di interlocutore naturale con Stato e Regione Marche, al fine di assicurare al sistema del TPL dei bacini di riferimento le adeguate risorse per far fronte all'emergenza sanitaria ed ai costi/minori ricavi da essa derivanti, svolgendo anche il ruolo di promotore, nei tavoli di concertazione e nelle opportune sedi, dell'adozione delle adeguate misure che consentano nel contempo di preservare e proteggere la salute dei lavoratori delle Società consorziate e degli utenti, nonché la continuità, l'efficienza e sostenibilità del servizio di TPL.

Le sopra descritte circostanze, straordinarie per natura ed estensione, hanno ed avranno nel prossimo futuro ripercussioni, dirette e indirette, sull'attività economica svolta dalle società consorziate e, quindi, sull'attività della Società, creando un contesto di generale incertezza, le cui evoluzioni e i relativi effetti non risultano ad oggi prevedibili e quantificabili.

I potenziali effetti di questo fenomeno sull'andamento economico finanziario della Società e delle società consorziate non sono, quindi, ad oggi determinabili e saranno oggetto di costante monitoraggio nel prosieguo dell'esercizio.

Alla data di redazione del presente bilancio, pur considerando le significative incertezze sopra descritte, viste le risultanze dell'esercizio chiuso al 31.12.2020 e la rimodulazione dei contratti di servizio concertata con la Regione Marche, la quale svolge una funzione di regia e coordinamento anche per la rimodulazione di accordi aggiuntivi con i Comuni, affinché siano garantiti l'equilibrio

economico-finanziario e l'equa remunerazione complessiva di detti contratti di servizio, si ritiene che non sussistano, quindi, elementi che mettano a rischio la continuità aziendale della Società.

Signori Soci,

il Consiglio di Amministrazione vi invita ad approvare la relazione sulla gestione ed il bilancio dell'esercizio 2020, con il risultato del pareggio.

Ancona, li 26.08.2021

ATMA S.cons. Per Azioni:

Presidente: Muzio Papaveri

Vice Presidente: Lorenzo Fiorelli

Consigliere: Serenella Spaccapaniccia

