



AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

Via Caduti di An Nasiriyah 6 Gorizia (Go)
tel.: 0481 593511 fax: 0481 593555
e mail: apt@aptgorizia.it
pec: segreteria.aptgo@legalmail.it

Bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2016

(valori in Euro)

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

Sede legale: VIA CADUTI DI AN NASIRIYAH 6 GORIZIA (GO)
Iscritta al Registro Imprese di GORIZIA
C.F. e numero iscrizione: 00505830315
Iscritta al R.E.A. di GORIZIA n. 56871
Capitale Sociale sottoscritto € 5.164.600,00 Interamente versato
Partita IVA: 00505830315

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente

SARA CUMAR

Consiglieri

MAURO VAGAGGINI

BARBARA ZILLI

COLLEGIO DEI SINDACI

Presidente

STEFANO BASSO

GABRIELLA MAGURANO

VALENTINA PAHOR

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

Sede legale: VIA CADUTI DI AN NASIRIYAH 6 GORIZIA (GO)
Iscritta al Registro Imprese di GORIZIA
C.F. e numero iscrizione: 00505830315
Iscritta al R.E.A. di GORIZIA n. 56871
Capitale Sociale sottoscritto € 5.164.600,00 Interamente versato
Partita IVA: 00505830315

Indice

Bilancio Ordinario al 31/12/2016

Bilancio ordinario	pag.	1
Rendiconto Finanziario.....	pag.	7
Nota Integrativa	pag.	11
Variazioni di Bilancio	pag.	69
Indici di Bilancio	pag.	73
Relazione sulla gestione	pag.	85
Relazione del Collegio Sindacale		

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

Sede legale: VIA CADUTI DI AN NASIRIYAH 6 GORIZIA (GO)
 Iscritta al Registro Imprese di GORIZIA
 C.F. e numero iscrizione: 00505830315
 Iscritta al R.E.A. di GORIZIA n. 56871
 Capitale Sociale sottoscritto € 5.164.600,00 Interamente versato
 Partita IVA: 00505830315

Bilancio Ordinario al 31/12/2016

Stato Patrimoniale Attivo

	Parziali 2016	Totali 2016	Esercizio 2015
B) Immobilizzazioni			
I - Immobilizzazioni immateriali			
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili		16.933	24.808
6) immobilizzazioni in corso e acconti		3.680	3.680
7) altre		17.166	66.452
<i>Totale immobilizzazioni immateriali</i>		<i>37.779</i>	<i>94.940</i>
II - Immobilizzazioni materiali			
1) terreni e fabbricati		4.453.759	4.755.641
2) impianti e macchinario		121.696	159.639
3) attrezzature industriali e commerciali		112.071	127.510
4) altri beni		7.475.086	6.369.405
5) immobilizzazioni in corso e acconti		56.857	70.002
<i>Totale immobilizzazioni materiali</i>		<i>12.219.469</i>	<i>11.482.197</i>
III - Immobilizzazioni finanziarie			
1) partecipazioni in			
b) imprese collegate		25.047	25.047
d-bis) altre imprese		1.944.703	1.944.703
<i>Totale partecipazioni</i>		<i>1.969.750</i>	<i>1.969.750</i>
2) crediti			
d-bis) verso altri		238.689	205.355
esigibili entro l'esercizio successivo			
esigibili oltre l'esercizio successivo		238.689	205.355

	Parziali 2016	Totali 2016	Esercizio 2015
<i>Totale crediti</i>		238.689	205.355
<i>Totale immobilizzazioni finanziarie</i>		2.208.439	2.175.105
<i>Totale immobilizzazioni (B)</i>		14.465.687	13.752.242
C) Attivo circolante			
I - Rimanenze			
1) materie prime, sussidiarie e di consumo		361.050	418.959
<i>Totale rimanenze</i>		361.050	418.959
II - Crediti			
1) verso clienti		2.193.856	2.411.887
esigibili entro l'esercizio successivo		2.193.856	2.411.887
esigibili oltre l'esercizio successivo			
3) verso imprese collegate		15.292	15.292
esigibili entro l'esercizio successivo		15.292	15.292
esigibili oltre l'esercizio successivo			
5-bis) crediti tributari		3.751.635	3.160.524
esigibili entro l'esercizio successivo		1.808.830	1.217.720
esigibili oltre l'esercizio successivo		1.942.805	1.942.804
5-ter) imposte anticipate		9.740	60.937
5-quater) verso altri		527.384	487.664
esigibili entro l'esercizio successivo		527.384	487.664
esigibili oltre l'esercizio successivo			
<i>Totale crediti</i>		6.497.907	6.136.304
IV - Disponibilita' liquide			
1) depositi bancari e postali		22.589.820	22.323.985
3) danaro e valori in cassa		35.260	19.164
<i>Totale disponibilita' liquide</i>		22.625.080	22.343.149
<i>Totale attivo circolante (C)</i>		29.484.037	28.898.412
D) Ratei e risconti		21.300	30.997
<i>Totale attivo</i>		43.971.024	42.681.651

Stato Patrimoniale Passivo

	Parziali 2016	Totali 2016	Esercizio 2015
A) Patrimonio netto		37.361.035	35.603.912
I - Capitale		5.164.600	5.164.600
II - Riserva da soprapprezzo delle azioni		2.057.564	2.057.564
III - Riserve di rivalutazione		1.164.336	1.164.336
IV - Riserva legale		1.135.870	1.135.870
VI - Altre riserve, distintamente indicate			
Riserva straordinaria		24.581.541	21.908.408
Varie altre riserve		(2)	1
<i>Totale altre riserve</i>		<i>24.581.539</i>	<i>21.908.409</i>
IX - Utile (perdita) dell'esercizio		3.257.126	4.173.133
Totale patrimonio netto		37.361.035	35.603.912
B) Fondi per rischi e oneri			
4) altri		525.252	641.149
<i>Totale fondi per rischi ed oneri</i>		<i>525.252</i>	<i>641.149</i>
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		2.181.361	2.212.059
D) Debiti			
4) debiti verso banche		663.623	1.074.703
esigibili entro l'esercizio successivo		435.599	411.080
esigibili oltre l'esercizio successivo		228.024	663.623
7) debiti verso fornitori		1.034.056	846.698
esigibili entro l'esercizio successivo		1.034.056	846.698
esigibili oltre l'esercizio successivo			
11) debiti verso controllanti			2.013
esigibili entro l'esercizio successivo			2.013
12) debiti tributari		255.274	382.841
esigibili entro l'esercizio successivo		255.274	382.841
esigibili oltre l'esercizio successivo			
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		396.821	404.591
esigibili entro l'esercizio successivo		396.821	404.591
esigibili oltre l'esercizio successivo			
14) altri debiti		882.861	820.962
esigibili entro l'esercizio successivo		882.861	820.962
esigibili oltre l'esercizio successivo			

	Parziali 2016	Totali 2016	Esercizio 2015
<i>Totale debiti</i>		3.232.635	3.531.808
E) Ratei e risconti		670.741	692.723
<i>Totale passivo</i>		43.971.024	42.681.651

Conto Economico

	Parziali 2016	Totali 2016	Esercizio 2015
A) Valore della produzione			
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni		20.199.336	20.127.370
5) altri ricavi e proventi			
contributi in conto esercizio		364.245	1.047.321
altri		950.824	1.397.608
<i>Totale altri ricavi e proventi</i>		1.315.069	2.444.929
<i>Totale valore della produzione</i>		21.514.405	22.572.299
B) Costi della produzione			
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		2.793.290	3.078.383
7) per servizi		1.791.974	1.840.749
8) per godimento di beni di terzi		485.586	485.666
9) per il personale			
a) salari e stipendi		6.817.270	6.672.627
b) oneri sociali		1.914.586	1.936.883
c) trattamento di fine rapporto		532.889	509.992
e) altri costi		341.954	198.831
<i>Totale costi per il personale</i>		9.606.699	9.318.333
10) ammortamenti e svalutazioni			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali		61.115	82.273
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali		2.419.359	2.135.724
d) svalutazioni crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita' liquide		2.000	7.433
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>		2.482.474	2.225.430
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		57.908	17.388
12) accantonamenti per rischi		6.275	4.387
14) oneri diversi di gestione		268.988	263.920
<i>Totale costi della produzione</i>		17.493.194	17.234.256
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)		4.021.211	5.338.043
C) Proventi e oneri finanziari			
15) proventi da partecipazioni			
altri		98.480	80.575
<i>Totale proventi da partecipazioni</i>		98.480	80.575
16) altri proventi finanziari			
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni			15.888

	Parziali 2016	Totali 2016	Esercizio 2015
d) proventi diversi dai precedenti			
altri		259.580	335.700
<i>Totale proventi diversi dai precedenti</i>		259.580	335.700
<i>Totale altri proventi finanziari</i>		259.580	351.588
17) interessi ed altri oneri finanziari			
altri		38.899	56.165
<i>Totale interessi e altri oneri finanziari</i>		38.899	56.165
<i>Totale proventi e oneri finanziari (15+16-17+-17-bis)</i>		319.161	375.998
Risultato prima delle imposte (A-B+-C+-D)		4.340.372	5.714.041
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate			
imposte correnti		1.033.656	1.422.044
imposte differite e anticipate		49.590	118.864
<i>Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate</i>		1.083.246	1.540.908
21) Utile (perdita) dell'esercizio		3.257.126	4.173.133

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

Sede legale: VIA CADUTI DI AN NASIRIYAH 6 GORIZIA (GO)
 Iscritta al Registro Imprese di GORIZIA
 C.F. e numero iscrizione: 00505830315
 Iscritta al R.E.A. di GORIZIA n. 56871
 Capitale Sociale sottoscritto € 5.164.600,00 Interamente versato
 Partita IVA: 00505830315

Rendiconto Finanziario

Bilancio Ordinario al 31/12/2016

Rendiconto Finanziario

Flusso dell'attività operativa determinato con il Metodo indiretto

	Importo al 31/12/2016	Importo al 31/12/2015
A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	3.257.126	4.173.133
Imposte sul reddito	1.083.246	1.540.908
Interessi passivi/(attivi)	(220.681)	(295.423)
(Dividendi)	(98.480)	(80.575)
(Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	(120.561)	(78.988)
<i>1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione</i>	<i>3.900.650</i>	<i>5.259.055</i>
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamenti ai fondi	541.164	541.187
Ammortamenti delle immobilizzazioni	2.480.474	2.217.997
Svalutazioni per perdite durevoli di valore		
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie di strumenti finanziari derivati che non comportano movimentazione monetarie		
Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari	24.888	
<i>Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>	<i>3.046.526</i>	<i>2.759.184</i>
<i>2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto</i>	<i>6.947.176</i>	<i>8.018.239</i>
Variazioni del capitale circolante netto		

	Importo al 31/12/2016	Importo al 31/12/2015
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	57.909	17.387
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	218.031	(210.232)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	187.358	(100.872)
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	9.697	2.414
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	(21.982)	(38.701)
Altri decrementi/(Altri Incrementi) del capitale circolante netto	(655.085)	68.349
<i>Totale variazioni del capitale circolante netto</i>	<i>(204.072)</i>	<i>(261.655)</i>
3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	6.743.104	7.756.584
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	220.681	295.423
(Imposte sul reddito pagate)	(1.033.656)	(1.540.908)
Dividendi incassati	98.480	80.575
(Utilizzo dei fondi)	(122.172)	(1.184.382)
Altri incassi/(pagamenti)	(616.026)	
<i>Totale altre rettifiche</i>	<i>(1.452.693)</i>	<i>(2.349.292)</i>
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	5.290.411	5.407.292
B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(3.180.648)	(1.758.674)
Disinvestimenti	120.536	114.710
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	(3.954)	(11.383)
Disinvestimenti		
Immobilizzazioni finanziarie		
(Investimenti)	(33.334)	(27.503)
Disinvestimenti		
Attività finanziarie non immobilizzate		
(Investimenti)		
Disinvestimenti		500.000
(Acquisizione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide)		
Cessione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide		
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(3.097.400)	(1.182.850)
C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	24.519	325

	Importo al 31/12/2016	Importo al 31/12/2015
Accensione finanziamenti		
(Rimborso finanziamenti)	(435.599)	(387.025)
Mezzi propri		
Aumento di capitale a pagamento		
(Rimborso di capitale)		
Cessione/(Acquisto) di azioni proprie		
(Dividendi e acconti su dividendi pagati)	(1.500.000)	(1.500.000)
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	(1.911.080)	(1.886.700)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	281.931	2.337.742
Effetto cambi sulle disponibilità liquide		
Disponibilità liquide a inizio esercizio		
Depositi bancari e postali	22.323.985	19.986.676
Assegni		
Danaro e valori in cassa	19.164	18.731
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	22.343.149	20.005.407
Di cui non liberamente utilizzabili		
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	22.589.820	22.323.985
Assegni		
Danaro e valori in cassa	35.260	19.164
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	22.625.080	22.343.149
Di cui non liberamente utilizzabili		
<i>Differenza di quadratura</i>	-	-

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

Sede legale: VIA CADUTI DI AN NASIRIYAH 6 GORIZIA (GO)

Iscritta al Registro Imprese di GORIZIA

C.F. e numero iscrizione: 00505830315

Iscritta al R.E.A. di GORIZIA n. 56871

Capitale Sociale sottoscritto € 5.164.600,00 Interamente versato

Partita IVA: 00505830315

Nota integrativa

Bilancio Ordinario al 31/12/2016

Introduzione alla Nota Integrativa

Signori Soci, la presente nota integrativa costituisce parte integrante del bilancio al 31/12/2016.

Il bilancio risulta conforme a quanto previsto dagli articoli 2423 e seguenti del codice civile ed ai principi contabili nazionali così come pubblicati dall'Organismo Italiano di Contabilità; esso rappresenta pertanto con chiarezza ed in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria della società ed il risultato economico dell'esercizio.

Il contenuto dello stato patrimoniale e del conto economico è quello previsto dagli articoli 2424 e 2425 del codice civile, mentre il rendiconto finanziario è stato redatto ai sensi dell'art. 2425-ter.

La nota integrativa, redatta ai sensi dell'art. 2427 del codice civile, contiene inoltre tutte le informazioni utili a fornire una corretta interpretazione del bilancio.

In essa vengono riportati i criteri di valutazione adottati per la stesura del bilancio, le variazioni nella consistenza delle singole voci di debiti, crediti e patrimonio netto, nonché tutte le altre informazioni, necessarie per una migliore comprensione del prospetto di bilancio ed indispensabili al fine di fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della società e del risultato economico dell'esercizio, così come disposto dalla normativa civilistica in vigore.

Nella parte finale della nota integrativa, inoltre, vengono riportate le informazioni obbligatoriamente richieste dalla normativa fiscale in materia di riserve e quant'altro disposto da specifiche disposizioni di legge.

Criteri di formazione

Redazione del Bilancio

Le informazioni contenute nel presente documento sono presentate secondo l'ordine in cui le relative voci sono indicate nello stato patrimoniale e nel conto economico.

In riferimento a quanto indicato nella parte introduttiva della presente nota integrativa, si attesta che, ai sensi dell'art. 2423, 3° comma del codice civile, qualora le informazioni richieste da specifiche disposizioni di legge non siano sufficienti a dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione aziendale, vengono fornite le informazioni complementari ritenute necessarie allo scopo.

Ai sensi dell'art. 2423, c.5 del codice civile, si precisa che, ai fini di garantire una rappresentazione veritiera e corretta del bilancio della società, si è reso necessario, con riferimento alle immobilizzazioni materiali, derogare alle disposizioni generali in materia di redazione del bilancio.

Nell'adottare corretti principi contabili, infatti, non si è derogato ai principi di redazione di cui all'art. 2423/bis del C.C., salvo l'applicazione della normativa sulla rivalutazione dei beni ammortizzabili (artt. da 10 a 16 L. 21.11.2000 n. 342 e L. 24.12.2003 n. 350), avvenuta nell'esercizio 2003. Gli effetti di tale deroga vengono descritti nello specifico punto della nota integrativa, dedicato alle immobilizzazioni materiali.

I criteri di valutazione di cui all'art. 2426 del C.C. sono stati scrupolosamente osservati.

Il bilancio d'esercizio, così come la presente nota integrativa, sono stati redatti in unità di euro.

Principi di redazione del bilancio

La valutazione delle voci di bilancio è avvenuta nel rispetto del principio della prudenza e nella prospettiva di continuazione dell'attività. Ai sensi dell'art. 2423-bis c.1 punto 1-bis c.c., la rilevazione e la presentazione delle voci è effettuata tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto.

Nella redazione del bilancio d'esercizio gli oneri e i proventi sono stati iscritti secondo il principio di competenza indipendentemente dal momento della loro manifestazione numeraria. Si è peraltro tenuto conto dei rischi e delle perdite di competenza dell'esercizio, anche se conosciuti dopo la chiusura di questo.

Struttura e contenuto del Prospetto di Bilancio

Lo stato patrimoniale, il conto economico, il rendiconto finanziario e le informazioni di natura contabile contenute nella presente nota integrativa sono conformi alle scritture contabili, da cui sono stati direttamente desunti.

Nell'esposizione dello stato patrimoniale e del conto economico non sono stati effettuati raggruppamenti delle voci precedute da numeri arabi, come invece facoltativamente previsto dall'art. 2423 ter del c.c.

Ai sensi dell'art. 2423 ter del codice civile, si precisa che tutte le voci di bilancio sono risultate comparabili con l'esercizio precedente; non vi è stata pertanto necessità di adattare alcuna voce dell'esercizio precedente, tranne che per quanto riguarda i conti d'ordine, che venivano inclusi nel prospetto di bilancio fino al 31.12.2015 ed ora invece vengono descritti nella nota integrativa..

Ai sensi dell'art. 2424 del codice civile si precisa che non esistono elementi dell'attivo o del passivo ricadenti sotto più voci del prospetto di bilancio la cui annotazione sia necessaria ai fini della comprensione del bilancio d'esercizio.

Criteri di valutazione

I criteri applicati nella valutazione delle voci di bilancio e nelle rettifiche di valore sono conformi alle disposizioni del codice civile e alle indicazioni contenute nei principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità. Gli stessi, inoltre, non sono variati rispetto all'esercizio precedente, stante la facoltà concessa dall'articolo 12 comma 2 del d. lgs. 139/2015, e utilizzata in questo bilancio, di escludere dall'applicazione del criterio di valutazione del costo ammortizzato, con attualizzazione, quei crediti e debiti a medio e lungo termine, che non hanno ancora esaurito i loro effetti in relazione al bilancio in rassegna. Trattasi, in particolare, dei debiti e crediti sorti in esercizi precedenti al 2016.

Ai sensi dell'articolo 2427 c. 1 n. 1 del c.c. si illustrano i più significativi criteri di valutazione adottati nel rispetto delle disposizioni contenute all'art.2426 del codice civile, con particolare riferimento a quelle voci di bilancio per le quali il legislatore ammette diversi criteri di valutazione e di rettifica o per le quali non sono previsti specifici criteri.

Informazioni varie

Valutazione poste in valuta

La società, alla data di chiusura dell'esercizio, non detiene crediti o debiti in valuta estera.

Operazioni con obbligo di retrocessione a termine

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

Stato Patrimoniale Attivo

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

Immobilizzazioni

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono costituite dai software in licenza d'uso, dalle spese relative alla realizzazione del sistema operativo aziendale e alla realizzazione del progetto "Evasione tariffaria", dalle migliorie su beni di terzi, dalle spese conseguenti alla stipula del contratto di mutuo chirografario con la Banca Mediocredito del Friuli Venezia Giulia, avvenuta in data 27.11.2012.

Risultano inoltre iscritte in questa voce, tra le immobilizzazioni in corso e acconti, le spese di natura pluriennale sostenute per acconti pagati a fronte di studi e progetti ancora in fase di attuazione alla data di chiusura dell'esercizio.

La valutazione delle immobilizzazioni immateriali è avvenuta applicando il criterio del costo d'acquisto.

Il loro ammortamento è stato effettuato in cinque anni, ad eccezione delle migliorie su beni di terzi per le quali l'ammortamento è avvenuto, ove possibile, considerando la durata residua del diritto all'utilizzo degli stessi.

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli acconti ai fornitori per l'acquisto di immobilizzazioni immateriali iscritti nella voce B.I.6 sono rilevati inizialmente alla data in cui sorge unicamente l'obbligo al pagamento di tali importi. Di conseguenza gli acconti non sono oggetto di ammortamento.

Le immobilizzazioni immateriali in corso di costruzione, iscritte nella voce B.I.6, sono rilevate inizialmente alla data in cui sono sostenuti i primi costi per la costruzione del bene e comprendono i costi interni ed esterni sostenuti per la realizzazione dello stesso. Tali costi rimangono iscritti tra le immobilizzazioni in corso fino a quando non sia stato completato il progetto e non sono oggetto di ammortamento fino a tale momento.

Composizione dei costi pluriennali

Tra i costi pluriennali non risultano iscritti costi di impianto e di ampliamento o costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità di cui indicare la composizione, come previsto dalla vigente normativa.

Riduzioni di valore applicate alle immobilizzazioni immateriali

Si evidenzia che non è stato necessario operare svalutazioni ex art. 2426 comma 1 n. 3 del codice civile in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 9, non sono stati riscontrati indicatori di potenziali perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni immateriali.

Movimenti delle immobilizzazioni immateriali

Dopo l'iscrizione in conto economico delle quote di ammortamento dell'esercizio, pari ad € 61.115, le immobilizzazioni immateriali ammontano ad € 37.779.

Per una valutazione ed analisi completa sulle movimentazioni delle immobilizzazioni in oggetto si rimanda a quanto riportato dettagliatamente nelle pagine in allegato.

Immobilizzazioni materiali

I cespiti appartenenti alla categoria delle immobilizzazioni materiali, rilevati alla data in cui avviene il trasferimento dei rischi e dei benefici connessi al bene acquisito, sono iscritti in bilancio al costo di acquisto, aumentato degli eventuali oneri accessori sostenuti fino al momento in cui i beni sono pronti all'uso e comunque nel limite del loro valore recuperabile.

Sono stati imputati ad incremento del valore dei beni a cui si riferiscono i costi sostenuti nell'esercizio che abbiano comportato un effettivo incremento della produttività, della durata di vita utile o della consistenza dei cespiti.

Tali beni risultano esposti nell'attivo di bilancio al netto dei fondi di ammortamento e di svalutazione.

Il valore contabile dei beni, raggruppati in classi omogenee per natura ed anno di acquisizione, viene ripartito tra gli esercizi nel corso dei quali gli stessi verranno presumibilmente utilizzati. Tale procedura è attuata mediante lo stanziamento sistematico a conto economico di quote di ammortamento corrispondenti a piani prestabiliti, definiti al momento in cui il bene è disponibile e pronto all'uso, con riferimento alla presunta residua possibilità di utilizzo dei beni stessi. Detti piani, oggetto di verifica annuale, sono formati con riferimento al valore lordo dei beni e supponendo pari a zero il valore di realizzo al termine del processo.

Sul materiale rotabile e sugli automezzi, che fino al 31.12.2002 erano valutati al costo d'acquisto, è stata effettuata la rivalutazione monetaria ai sensi della Legge n. 342/2000 e della Legge n. 350/2003, al fine di adeguare il costo storico dei beni al valore di mercato. La rivalutazione ha interessato complessivamente sia il costo storico dei beni che il relativo fondo ammortamento e la riserva di rivalutazione specifica è stata iscritta a bilancio al valore corrispondente alla rivalutazione netta effettuata, dedotta l'imposta sostitutiva complessivamente dovuta all'Erario a seguito della rivalutazione e del successivo affrancamento della stessa, avvenuto ai sensi dell'art. 1, commi da 473 a 478, L. 311/2004.

Per l'analisi in dettaglio della rivalutazione effettuata si rinvia allo specifico punto "Rivalutazioni monetarie" previsto all'interno della presente nota integrativa.

Le immobilizzazioni materiali sono state ammortizzate nell'esercizio in base alle percentuali ritenute economicamente congrue in relazione alla possibilità di utilizzazione residua dei beni.

Dette percentuali sono state applicate in ragione del 50% per i beni strumentali acquistati nell'esercizio 2016 al fine di rappresentare il più fedelmente possibile la perdita di valore relativa agli stessi.

In base a quanto disposto dal Codice Civile, l'ammortamento dei beni strumentali è stato quindi effettuato "sistematicamente", a partire dal primo esercizio in cui gli stessi sono stati utilizzati, applicando delle aliquote che, oltre ad essere rappresentative della vita economico-tecnica stimata delle immobilizzazioni, rientrano nei limiti massimi previsti dal D.M. 31 dicembre 1988.

Unica eccezione a quanto sopra descritto è rappresentata dall'ammortamento relativo al materiale rotabile che, per i beni acquistati nuovi e destinati al trasporto pubblico urbano ed extraurbano, viene calcolato in ragione del 12,5%, a prescindere dall'esercizio di acquisizione del bene. Tale modalità di calcolo è giustificata dalle motivazioni di carattere economico, legate alla durata della concessione decennale per il trasporto pubblico locale, già descritte nei precedenti bilanci d'esercizio, ai quali si rimanda.

Si evidenzia in proposito che il contratto di servizio per l'esercizio del Trasporto Pubblico Locale nel territorio della Provincia di Gorizia, scaduto a fine 2010, è stato prorogato di quattro anni, a decorrere dal 1° gennaio 2011, ai sensi della Legge Regionale 29 dicembre 2010, n. 22 e quindi, con atti pubblici, rispettivamente di data 10.02.2015 e 25.02.2016, prorogato ulteriormente fino al 31.12.2015, successivamente fino al 31.12.2016 ed in ultimo fino al 31.08.2017.

Nel corso del mese di novembre u.s. si è conclusa la procedura di gara per l'affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL) su gomma, in Friuli Venezia Giulia. Il servizio è stato aggiudicato in via definitiva alla società consortile TPL FVG S.c.a r.l., alla quale partecipano gli attuali gestori del servizio, operanti nel territorio regionale, cioè le società Trieste Trasporti, SAF di Udine, ATAP di Pordenone e APT di Gorizia.

L'aliquota di ammortamento del 12,5% per il materiale rotabile nuovo impiegato nell'attività di trasporto pubblico locale viene giudicata economicamente congrua dall'Organo Amministrativo.

Per quanto concerne i terreni e fabbricati, si evidenzia che l'officina sita in Gorizia - via Caduti di An Nasiriyah, 8, è stata edificata in virtù del diritto di superficie concesso a suo tempo alla società dal Comune di Gorizia.

La sua costruzione è stata ultimata nel corso dell'esercizio 2006 e il costo di costruzione del fabbricato, unitamente agli oneri accessori, risultano iscritti alla voce B.II.1 Terreni e fabbricati dello stato patrimoniale, mentre il diritto di superficie, già precedentemente acquisito dalla società, risultava iscritto tra le immobilizzazioni immateriali dello stato patrimoniale alla voce B.I.4 Concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Alla data di chiusura dell'esercizio il diritto di superficie in parola risulta interamente ammortizzato.

Tra i fabbricati è stato iscritto l'immobile ad uso direzionale, costruito dalla società nel corso dell'esercizio 2012 ed utilizzato quale sede aziendale a partire dall'esercizio 2013.

L'immobile, anche se ultimato entro la fine dell'esercizio 2012, viene ammortizzato in quote costanti a partire dall'esercizio 2013, esercizio nel corso del quale l'immobile di fatto è "entrato in funzione".

Nella voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" risultano iscritti gli acconti pagati dalla società per le spese relative alla realizzazione della seconda fase del Sistema ipovedenti di terra, le spese per l'acquisto di pensiline, di paline, computer, telecamere, centraline semaforiche e altri beni, non ancora installati o entrati in funzione alla data di chiusura dell'esercizio.

Ai fini dell'applicazione dell'OIC 19, si precisa che non risultano iscritti nell'attivo dello stato patrimoniale beni strumentali per i quali è previsto un pagamento differito rispetto alle normali condizioni di mercato, riscontrabili per operazioni similari o equiparabili, per i quali l'iscrizione in bilancio deve avvenire al valore attuale dei futuri pagamenti contrattuali.

Riduzioni di valore applicate alle immobilizzazioni materiali

Si evidenzia che non è stato necessario operare svalutazioni ex art. 2426 comma 1 n. 3 del codice civile in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 9, non sono stati riscontrati indicatori di potenziali perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni materiali.

Movimenti delle immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali al lordo dei relativi fondi ammortamento ammontano ad € 36.844.830; i fondi di ammortamento risultano essere pari ad € 24.625.360.

Per una valutazione ed analisi completa sulle movimentazioni delle immobilizzazioni in oggetto si rimanda a quanto riportato dettagliatamente nelle tabelle delle pagine in allegato.

In esse, per ciascuna voce delle immobilizzazioni è stato specificato:

- il costo storico;
- le precedenti rivalutazioni, svalutazioni ed ammortamenti delle immobilizzazioni esistenti all'inizio dell'esercizio;
- le acquisizioni, gli spostamenti da una voce ad un'altra, le alienazioni e le eliminazioni avvenute nell'esercizio;
- le rivalutazioni, le svalutazioni e gli ammortamenti effettuati nell'esercizio;
- la consistenza finale dell'immobilizzazione.

Si evidenzia di seguito unicamente la movimentazione del materiale rotabile, al fine di commentare i principali incrementi e decrementi registrati nell'esercizio, operando la distinzione dei valori relativi al settore "trasporto urbano", al settore "trasporto extraurbano" e al settore "noleggio e di monitorare gli importi relativi alla rivalutazione monetaria a suo tempo effettuata sui mezzi che, a tutt'oggi, non risultano già alienati.

Materiale rotabile TPL extraurbano

Costo storico	€ 16.070.654
Precedenti rivalutazioni	18.561
Precedenti ammortamenti	(11.943.335)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2016	€ 4.145.880
Acquisizioni	2.213.460
Alienazioni	(-)
- Costo storico	(1.398.049)
- Rivalutazioni costo storico	(-)
- Fondo ammortamento	1.398.049
- Rivalutazioni fondo ammortamento	-
Ammortamenti	(1.221.595)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2016	€ 5.137.745
Totale rivalutazioni	18.561

Per quanto concerne il "Materiale rotabile TPL extraurbano", nel corso dell'esercizio 2016 sono stati acquistati otto nuovi autobus e ne sono stati venduti otto, posseduti dall'anno 2001.

Il saldo netto della rivalutazione relativa al materiale rotabile extraurbano iscritto a bilancio al 31.12.2016 è pari a Euro 18.561 e corrisponde alla differenza tra la rivalutazione effettuata sul costo storico dei cespiti (Euro 21.215, già al netto delle cessioni effettuate successivamente all'esercizio 2003) e la rivalutazione effettuata sui fondi ammortamento per Euro 2.654.

Materiale rotabile TPL urbano

Costo storico	€ 7.378.523
Precedenti rivalutazioni	54.368
Precedenti ammortamenti	(5.720.990)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	€ 1.711.901
Acquisizioni	842.000
Alienazioni	(-)
- Costo storico	(276.304)
- Rivalutazioni sul costo storico	(13.592)
- Fondo ammortamento	289.896
- Rivalutazione fondo	-
Ammortamenti	(565.731)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	€ 1.988.170
Totale rivalutazioni	40.776

Nel corso dell'esercizio 2016 il "Materiale rotabile TPL urbano" ha registrato un incremento del valore contabile netto pari a Euro 276.269, conseguente all'acquisto di quattro nuovi autobus.

L'importo netto della rivalutazione relativa al materiale rotabile TPL urbano iscritto a bilancio al 31.12.2016 è pari a Euro 40.776 e corrisponde alla differenza tra la rivalutazione calcolata sul costo storico dei beni (già al netto delle cessioni effettuate successivamente all'esercizio 2003) e la rivalutazione applicata sui fondi ammortamento.

Materiale rotabile servizio noleggio

Costo storico	€ 1.880.479
Precedenti rivalutazioni	31.506
Precedenti ammortamenti	(1566736)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	€ 345.249
Acquisizioni	3.000
Alienazioni	(-)
- Costo storico	(9.296)
- Rivalutazioni sul costo storico	(-)
- Fondo ammortamento	9.296
- Rivalutazione fondo	-
Ammortamenti	(165.800)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	€ 182.449
Totale rivalutazioni	31.506

Nel corso dell'esercizio 2016 il "Materiale rotabile TPL noleggio" ha registrato un decremento netto del valore iscritto a bilancio pari a Euro 162.800, dovuto all'ammortamento dell'esercizio in assenza di acquisti di nuovi mezzi.

L'importo della rivalutazione netta relativa al materiale rotabile per servizi di noleggio iscritto a bilancio al 31.12.2016, è pari a Euro 31.506 e corrisponde alla differenza tra la rivalutazione effettuata sul costo storico dei beni (già al netto delle cessioni effettuate successivamente all'esercizio 2003) e la rivalutazione effettuata sui fondi ammortamento.

Per quanto concerne le altre immobilizzazioni materiali, si evidenziano i seguenti incrementi e decrementi del costo d'acquisto:

- nelle costruzioni leggere, l'acquisto di tre nuove pensiline per le fermate degli autobus (€ 10.895);
- nelle attrezzature specifiche, l'acquisto di otto computer di bordo per il sistema AVM, di n. 22 apparecchi Wifi per lo scarico dei dati dai cronotachigrafi e di altre attrezzature informatiche, per complessivi € 26.818;
- l'acquisto di una nuova autovettura per € 33.636 e la vendita di una autovettura già interamente ammortizzata;
- l'acquisto di un furgone nuovo per € 14.377 e la vendita di un furgone già interamente ammortizzato.

Rivalutazioni monetarie

Nel bilancio chiuso al 31.12.2003, disponendo la società di una rilevante dotazione di beni strumentali, il cui valore era complessivamente superiore a quello risultante dalle scritture contabili, al netto degli ammortamenti effettuati al 31.12.2002, l'Organo amministrativo ha ritenuto vantaggioso procedere alla rivalutazione monetaria ai sensi della Legge 342/2000, riproposta nell'ambito della legge n. 350 del 24/12/2003, sui veicoli di proprietà ed in particolare su:

- materiale rotabile;
- automezzi.

La rivalutazione come sopra descritta è stata effettuata al fine di adeguare il valore contabile dei beni al valore di mercato, nei casi in cui detto valore si è rivelato superiore a quello iscritto a bilancio.

Si precisa che la rivalutazione ha interessato sia il costo storico dei beni che il fondo ammortamento relativo (naturalmente nei casi in cui ciò è stato possibile) e la riserva di rivalutazione specifica è stata iscritta nel bilancio chiuso al 31.12.2003 al valore corrispondente alla rivalutazione netta effettuata, dedotta dell'imposta sostitutiva dovuta all'Erario.

Il valore di mercato attribuito ai beni, valore in base al quale si è proceduto alla rivalutazione, è stato individuato sulla base di una perizia di stima appositamente effettuata; pertanto il valore netto dei beni rivalutati iscritto a bilancio al 31.12.2003 non è risultato superiore al valore di mercato fondatamente attribuito.

La rivalutazione ha interessato tutti i beni della categoria omogenea "veicoli" come disposto dalla normativa vigente ed in particolare dall'art. 4, co. 6° del D.M. n.162 del 13.04.2001, con esclusione delle autovetture a deducibilità fiscale limitata e ad uso promiscuo e dei singoli beni il cui valore contabile non si discostava da quello di mercato fondatamente attribuito.

I metodi di rivalutazione utilizzati sono stati i cosiddetti "metodo 1", cioè rivalutazione del solo bene per i beni completamente ammortizzati e per quelli per cui risultava matematicamente inapplicabile il metodo 2; il "metodo 2", cioè rivalutazione del bene e del fondo, per quelli il cui ammortamento era ancora da completarsi.

Si elencano di seguito le principali informazioni relative alla rivalutazione effettuata, considerando i soli importi dei beni rivalutati:

<i>Descrizione dei beni</i>	<i>Maggior valore di mercato 2003 ante rivalutazione</i>	<i>Rivalutazione costo storico</i>	<i>Rivalutazione fondo ammortamento</i>	<i>Saldo attivo di rivalutazione al lordo imposte</i>	<i>maggiori ammortamenti 2003 su rivalutazione</i>
materiale rotabile extraurbano	830.730	1.590.570	764.278	826.292	476.227
materiale rotabile urbano	385.635	995.142	609.514	385.628	147.679
materiale rotabile noleggio	279.629	328.199	48.575	279.624	143.820
automezzi urbano	1.000	1.000	0	1.000	774
automezzi extraurbano	4.802	4.802	0	4.802	1.200
TOTALI	1.501.796	2.919.713	1.422.367	1.497.346	769.700

Il saldo attivo di rivalutazione è risultato complessivamente pari a Euro 1.497.346 e la relativa riserva di rivalutazione monetaria è stata iscritta a bilancio alla voce A.3 dello stato patrimoniale per Euro 1.212.850, previa deduzione dell'imposta sostitutiva dovuta all'Erario in ragione del 19%, calcolata sul saldo attivo di rivalutazione e iscritta a bilancio alla voce D.11 dello stato patrimoniale.

Nel bilancio chiuso al 31.12.2004 la riserva di rivalutazione è stata ridotta per Euro 48.514, importo corrispondente all'imposta dovuta all'Erario per l'affrancamento della riserva stessa, che è stato effettuato sul saldo iscritto a bilancio al 31.12.2004.

Negli esercizi successivi al 2003, l'azienda ha progressivamente ceduto la maggior parte dei beni che erano stati oggetto di rivalutazione, come già evidenziato nei prospetti relativi agli incrementi e decrementi delle immobilizzazioni materiali. A seguito di tali cessioni l'importo aggiornato dei beni rivalutati ed iscritti a bilancio al 31.12.2016 è il seguente:

Materiale rotabile extraurbano

Costo storico beni non rivalutati	416.266
--	----------------

Rivalutazioni:

- Legge n. 350/2003	18.561
---------------------	--------

Costo storico beni rivalutati	434.827
--------------------------------------	----------------

Materiale rotabile urbano

Costo storico beni non rivalutati	115.170
--	----------------

Rivalutazioni:

- Legge n. 350/2003	40.776
---------------------	--------

Costo storico beni rivalutati	155.946
--------------------------------------	----------------

Materiale rotabile noleggio

Costo storico beni non rivalutati	96.446
--	---------------

Rivalutazioni:

- Legge n. 350/2003 31.506

Costo storico beni rivalutati	127.952
--------------------------------------	----------------

Automezzi e autovetture TPL urbano

Costo storico beni non rivalutati	-
--	---

Rivalutazioni:

- Legge n. 350/2003 -

Costo storico beni rivalutati	-
--------------------------------------	---

Automezzi e autovetture TPL extraurbano

Costo storico beni non rivalutati	-
--	---

Rivalutazioni:

- Legge n. 350/2003 -

Costo storico beni rivalutati	-
--------------------------------------	---

Tutti gli automezzi e le autovetture a suo tempo rivalutati, risultano venduti alla data del 31.12.2016

Operazioni di locazione finanziaria

La società alla data di chiusura dell'esercizio non ha in corso alcun contratto di leasing finanziario.

Immobilizzazioni finanziarie

Le immobilizzazioni finanziarie sono costituite da:

- partecipazione nella società S.T.I. SERVIZI TRASPORTI INTERREGIONALI S.p.a., iscritta al costo d'acquisto, incrementato nel corso dell'esercizio 2011 a seguito dell'avvenuta sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale deliberato dalla partecipata;

- partecipazione nella società Autoservizi F.V.G. S.p.A. - SAF, acquistata nel corso dell'esercizio 2004 e iscritta al costo d'acquisto, comprensivo degli oneri accessori diretti d'acquisto;

- partecipazione nella società collegata TPL FVG S.C. a R.L., iscritta al costo d'acquisto rettificato, sulla base del minor valore di patrimonio netto della collegata, risultante alla data del 31.12.2010, minor valore confermato dal bilancio della collegata redatto alla data del 31.12.2015;

- credito per la rivalutazione annuale del fondo T.F.R. che, essendo a carico dell'INPS, deve essere anticipata dalla società ai dipendenti che cessano il proprio rapporto di lavoro; tale credito vantato nei confronti dell'INPS si è formato per la gran parte in esercizi precedenti al 2016 (la quota maturata nell'esercizio in corso è pari a € 34.356) ed ha natura compensativa della rivalutazione del fondo TFR iscritta nel passivo, unitamente al fondo stesso. Per tale ragione si è ritenuto di mantenere la valutazione del credito in parola al valore nominale, usufruendo della possibilità concessa dall'art. 12, comma 2, del D.Lgs.n. 139/2015 di non applicare il criterio del costo ammortizzato con attualizzazione, qualora i crediti abbiano avuto origine in esercizi precedenti al 2016.

- depositi cauzionali, per la gran parte pagati a seguito della stipula di contratti di locazione di immobili ad uso ufficio e biglietterie e a fronte di occupazione di suolo pubblico in relazione agli scavi necessari per l'installazione delle paline "intelligenti" e delle pensiline. Si tratta di numerosi crediti di importo singolarmente irrilevante, che ammontano complessivamente a € 31.048, sorti per la gran parte in esercizi precedenti a quello in chiusura. Gli stessi risultano iscritti a bilancio al valore nominale, che nel caso specifico coincide con quello di presunto realizzo, stante la possibilità concessa dal legislatore di non applicare il criterio del costo ammortizzato con attualizzazione, qualora i crediti abbiano avuto origine in esercizi precedenti al 2016.

Per tutti i crediti sopra citati è stata in ogni caso verificata l'irrilevanza dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato e dell'attualizzazione, ai fini dell'esigenza di dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale ed economica societaria.

Movimenti delle immobilizzazioni finanziarie

Per una valutazione ed analisi completa sulle movimentazioni delle immobilizzazioni in oggetto si rimanda a quanto riportato dettagliatamente nelle pagine in allegato.

Qui di seguito viene analizzata la composizione del valore delle partecipazioni iscritte tra le immobilizzazioni finanziarie, al fine di evidenziare le svalutazioni effettuate negli esercizi precedenti:

Partecipazione nella società collegata TPL FVG S.C. a R.L.

Costo storico	61.746
Precedenti svalutazioni	36.699
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2016	25.047
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2016	25.047

Partecipazioni in altre imprese

Costo storico	1.944.703
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2016	1.944.703
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2016	1.944.703

Dettagli sulle partecipazioni immobilizzate in imprese collegate

Nel seguente prospetto sono indicate le partecipazioni relative ad imprese collegate nonché le ulteriori indicazioni richieste dall'art 2427 del codice civile.

B.III.1.b Partecipazioni in imprese collegate**25.047**

TPL FVG S.C. a R.L. Via Caduti di Nasiriyah 6 34170 Gorizia GO	Capitale sociale	100.000
	Patrimonio netto	101.823
	Utile/perdita ultimo esercizio	283
	Quota % posseduta direttamente	25,00
	Valore iscritto a bilancio	25.047
	Valuta	EU

La partecipazione nella società collegata TPL FVG S.C. a R. L. è stata iscritta in bilancio al costo d'acquisto, aumentato inizialmente per l'importo corrispondente alla rinuncia alla restituzione dei finanziamenti infruttiferi concessi a tutt'oggi dalla società alla collegata e poi rettificato sulla base del minor valore del patrimonio netto risultante dall'ultimo bilancio della collegata.

La svalutazione della partecipazione iscritta nel conto economico redatto al 31.12.2010 si è resa necessaria in quanto, a giudizio dell'Organo Amministrativo, il valore del patrimonio netto della collegata è risultato essere durevolmente inferiore al valore di iscrizione a bilancio della partecipazione.

Le perdite sofferte dalla collegata sono dovute al mancato inizio a tutt'oggi dell'attività e l'Organo Amministrativo, sulla base delle attuali previsioni dei risultati d'esercizio per il prossimo quinquennio, tenuto conto di quanto disposto dalla L.R. 29 dicembre 2010, n. 22, che prevede la proroga dei contratti di servizio per la durata di quattro anni a decorrere dal 01.01.2011, nonché delle ulteriori proroghe tecniche concesse alla nostra Azienda dalla Regione Autonoma F.V.G. con atti, rispettivamente, del 10.02.2015 a valere fino al 31.12.2015 e del 25.02.2016 a valere fino al 31.12.2016 ed in ultimo prorogati fino al 31.08.2017, ritiene che non vi siano ancora i presupposti affinché il valore di iscrizione in bilancio della partecipazione in parola, possa essere ripristinato al costo d'acquisto aumentato dell'importo corrispondente alla rinuncia alla restituzione dei finanziamenti concessi alla collegata.

La situazione del patrimonio netto della società collegata sopra riportata è quella indicata nel bilancio chiuso al 31.12.2015, che dalle informazioni in nostro possesso, è in linea con quella del bilancio da approvarsi a breve per l'esercizio 2016.

Le indicazioni del capitale, dell'importo del patrimonio netto e dell'utile o della perdita dell'ultimo esercizio sono riferite all'impresa partecipata nel suo complesso e non alla quota di partecipazione posseduta.

Le partecipazioni detenute nella società S.T.I. SERVIZI TRASPORTI INTERREGIONALI S.p.a. e Autoservizi F.V.G. S.p.A. - SAF non sono di controllo o collegamento e risultano iscritte a bilancio al costo d'acquisto, comprensivo del sovrapprezzo e degli oneri accessori diretti d'acquisto, come di seguito specificato:

Ragione sociale	Importo in Euro
S.T.I. SERVIZI TRASPORTI INTERREGIONALI S.p.A.	35.584
Autoservizi F.V.G. S.p.A. - S.A.F.	1.909.119
TOTALE	1.944.703

Si ritiene che il valore sopra evidenziato in relazione alle partecipazioni in "altre imprese" non sia superiore al loro *fair value*, in quanto dall'esame degli ultimi bilanci approvati dalle società partecipate non risultano decrementi patrimoniali, ai fini di quanto previsto dal comma 2, dell'art. 2427-bis c.c..

Suddivisione dei crediti immobilizzati per durata residua e per area geografica

Nella seguente tabella viene esposta la ripartizione per durata residua e per area geografica dei crediti iscritti tra le immobilizzazioni finanziarie in oggetto.

Descrizione	Italia	Altri Paesi UE	Resto d'Europa	Resto del Mondo
verso altri	238.689	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	-	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	238.689	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-

Crediti immobilizzati relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine

Non risultano iscritti a bilancio crediti immobilizzati relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine.

Immobilizzazioni finanziarie iscritte ad un valore superiore al fair value

Le immobilizzazioni finanziarie presenti in bilancio non sono state iscritte ad un valore superiore al loro "fair value".

Attivo circolante

Gli elementi dell'attivo circolante sono valutati secondo quanto previsto dai numeri da 8 a 11-bis dell'articolo 2426 del codice civile, utilizzando, per i crediti a medio termine, la possibilità concessa dall'art. 12, comma 2, del D.Lgs.n. 139/2015 di non applicare il criterio del costo ammortizzato con attualizzazione, qualora i crediti abbiano avuto origine in esercizi precedenti al 2016. I criteri utilizzati sono indicati nei paragrafi delle rispettive voci di bilancio.

Rimanenze

Le rimanenze finali, costituite da carburanti, lubrificanti, pneumatici e pezzi di ricambio, sono state valutate ed iscritte in bilancio al costo d'acquisto, determinato, per i pneumatici, in base ai costi specifici sostenuti per il loro acquisto e per i carburanti, i lubrificanti e i pezzi di ricambio, in base al metodo F.I.F.O. (primo entrato, primo uscito) e quindi valorizzati in base al costo d'acquisto più recente.

Il valore attribuito alle rimanenze finali non si discosta sostanzialmente da quello ottenibile applicando ai beni in rimanenza i prezzi correnti di mercato.

Variazioni delle rimanenze

Si riporta l'analisi delle variazioni intervenute nell'esercizio nella voce "Rimanenze"

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>materie prime, sussidiarie e di consumo</i>									
	RICAMBI TPL	302.701	278.536	-	-	302.701	278.536	24.165-	8-
	LUBRIFICANTI TPL	7.045	7.964	-	-	7.045	7.964	919	13
	PNEUMATICI TPL	49.858	24.628	-	-	49.858	24.628	25.230-	51-
	CARBURANTI TPL	59.354	49.922	-	-	59.354	49.922	9.432-	16-
	Totale	418.958	361.050	-	-	418.958	361.050	57.908-	

Crediti iscritti nell'attivo circolante

I crediti dell'attivo circolante sono costituiti da crediti verso clienti, crediti verso imprese collegate, crediti tributari, crediti per imposte anticipate e crediti verso altri.

Ai fini della valutazione dei crediti al costo ammortizzato, con attualizzazione, è stata analizzata la composizione dei crediti dell'attivo in ordine alla loro scadenza e, tra i crediti aventi scadenza oltre l'esercizio successivo, sono stati individuati quelli sorti anteriormente all'esercizio in chiusura.

Dall'analisi effettuata è emerso che tutti i crediti a medio e lungo termine sono sorti anteriormente all'esercizio 2016.

Alla luce di un tanto, vista la natura dei crediti a medio e lungo termine iscritti a bilancio, tenuto conto della possibilità concessa dall'art. 12, comma 2, del D.Lgs.n. 139/2015 di non applicare il criterio del costo ammortizzato con attualizzazione, qualora i crediti abbiano avuto origine in esercizi precedenti al 2016, l'Organo Amministrativo ha ritenuto di non applicare tale criterio di valutazione ai crediti iscritti a bilancio al 31.12.2016.

I crediti verso clienti sono iscritti nell'attivo dello stato patrimoniale al presunto valore di realizzo attraverso la rettifica operata dal Fondo svalutazione crediti. Tale fondo è stato adeguato al fine di tenere conto sia del rischio specifico per il mancato introito su alcuni crediti scaduti da tempo, che del rischio generico di insolvenza stimato in base al dato storico dei crediti verso clienti che di anno in anno risultano insoluti.

In particolare, il rischio di insolvenza specifico sui crediti in sofferenza, a fronte dei quali è stata attivata la procedura di recupero crediti tramite l'ausilio di un legale, è stato quantificato prudenzialmente in ragione del 100% dei crediti parola.

Il rischio di insolvenza generico sull'intera massa dei crediti verso clienti è stato quantificato con riguardo ai crediti verso clienti, diversi da enti pubblici. Per questi ultimi, infatti, il rischio di insolvenza è stato valutato pressoché inesistente.

L'organo amministrativo ritiene che l'adeguamento del fondo svalutazione crediti così operato sia economicamente congruo, con riferimento all'ammontare complessivo dei crediti verso clienti iscritti a bilancio.

I crediti verso società collegate si riferiscono ai finanziamenti infruttiferi concessi alla società collegata TPL FVG S.C. a R.L. nel corso degli esercizi 2002, 2006 e 2009, iscritti a bilancio al valore nominale, previa deduzione della quota corrispondente alla rinuncia alla restituzione di parte dei finanziamenti in parola, effettuata al fine di coprire le perdite d'esercizio della società collegata.

L'importo del credito corrispondente alla rinuncia effettuata è stato sommato al costo della partecipazione, che è stato poi rettificato con una svalutazione effettuata sulla partecipazione stessa, a seguito dell'applicazione del metodo di valutazione cosiddetto "al patrimonio netto".

I crediti tributari, iscritti a bilancio al valore nominale, sono costituiti, per la gran parte, dai crediti per IRES relativi ad anni pregressi, dal credito IVA risultante dalla dichiarazione IVA annuale, dal credito verso l'Erario per rimborso IRES a seguito deduzioni IRAP anni pregressi e dai crediti IRAP e IRES per le imposte dell'esercizio in chiusura.

In particolare, risultano iscritti tra i crediti tributari, i crediti per le imposte IRES versate per i periodi di imposta 2005 e 2006, sorti a seguito della presentazione dei modelli Unico 2006 integrativo e Unico 2007 integrativo, per le motivazioni dettagliatamente esposte nella nota integrativa dei bilanci degli esercizi precedenti.

Si ricorda che a seguito del controllo automatizzato ex art. 36 bis D.P.R. 600/73 sul modello Unico 2008 relativo alle imposte sul reddito IRES, periodo di imposta 2007, è stata notificata alla società la cartella di pagamento da parte di Equitalia FVG SpA avverso la quale è stato presentato ricorso alla Commissione Tributaria Provinciale di Gorizia. La discussione del predetto ricorso si è tenuta in data 18.01.2012, con sentenza emessa a favore della società ricorrente e conseguente annullamento della pretesa dell'Agenzia delle Entrate.

Quindi l'Agenzia delle Entrate ha proposto ricorso in appello alla Commissione Tributaria Regionale di Trieste, ex art. 53 del D.Lgs. 546/92, notificato alla società in data 13 settembre 2012, cui ha fatto seguito la costituzione in giudizio da parte della società. La discussione è avvenuta in data 14 maggio 2013 e anche la Commissione Tributaria Regionale di Trieste si è espressa a favore della società con sentenza emessa in data 11 giugno 2013.

Il 28 gennaio 2014 è stato notificato alla società il ricorso presentato dall'Agenzia delle Entrate alla Corte Suprema di Cassazione contro APT SpA per cassazione della sentenza resa dalla Commissione Tributaria Regionale di Trieste. Per resistere alla pretesa dell'Agenzia delle Entrate, la società ha presentato controricorso alla Corte Suprema di Cassazione in data 6 marzo 2014, difesa dagli avvocati Enzo Barazza e Giuseppe Niccolini.

Nella voce "Crediti Tributari" risultano altresì iscritti i crediti di imposta relativi alle istanze di rimborso IRES presentate dalla società in data 23.01.2013, ai sensi dell'art. 2, comma 1-quater, D.L. 201/2011, per mancata deduzione dell'IRAP relativa alle spese per il personale dipendente e assimilato.

I crediti per imposte anticipate, anch'essi iscritti al valore nominale, corrispondono alla quota delle imposte IRAP e IRES che, pur essendo di competenza di esercizi futuri, è esigibile con riferimento all'esercizio chiuso al 31.12.2016. La loro iscrizione a bilancio deriva dalle differenze temporanee tra il valore attribuito alle attività, alle passività, ai costi e ai ricavi secondo criteri civilistici ed il valore agli stessi attribuito ai fini fiscali ed è avvenuta in quanto sussiste la ragionevole certezza del loro recupero, vista la previsione di redditi imponibili positivi per gli esercizi futuri.

I crediti verso altri sono costituiti in prevalenza da crediti da liquidare per chiusura prevendita dell'esercizio 2016 e per corrispettivi di competenza dell'esercizio e di esercizi precedenti, da crediti per pagamenti anticipati di premi polizze assicurative e altri costi pagati anticipatamente rispetto alla loro competenza economica, da crediti verso INPS e INAIL, da anticipi al personale dipendente, da crediti verso rivendite e dal credito per Bonus "Renzi" corrisposto ai dipendenti.

Per i crediti sopra menzionati l'iscrizione a bilancio è avvenuta al valore nominale, salvo alcune specifiche posizioni comprese nel conto "Crediti diversi", delle quali si è tenuto debitamente conto nell'ambito dello stanziamento del fondo svalutazione crediti.

Variazioni dei crediti iscritti nell'attivo circolante

Nella seguente tabella vengono esposte le informazioni relative alle variazioni dei crediti iscritti nell'attivo circolante.

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>verso clienti</i>									
	CLIENTI FATTURE DA EMETTERE	1.519.104	1.539.925	-	-	1.521.066	1.537.963	18.859	1
	CREDITI PER ABBONAMENTI ANNUALI	300.827	547.566	-	-	537.790	310.603	9.776	3
	FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	89.656-	2.000-	-	-	31.443-	60.213-	29.443	33-
	CLIENTI	411.220	936.645	-	-	1.006.365	341.500	69.720-	17-
	CLIENTI ENTI PUBBLICI	270.392	38.702	-	-	245.091	64.003	206.389-	76-
	Totale	2.411.887	3.060.838	-	-	3.278.869	2.193.856	218.031-	
<i>verso imprese collegate</i>									
	FINANZ.INFRUTT.SOCIETA' PARTECIPATE	15.292	-	-	-	-	15.292	-	-
	Totale	15.292	-	-	-	-	15.292	-	
<i>crediti tributari</i>									
	IVA C/ERARIO	955.632	1.707.668	-	-	1.458.955	1.204.345	248.713	26
	ERARIO C/IMPOSTE	1.962.448	1.752.903	-	-	1.403.101	2.312.250	349.802	18
	CREDITI VERSO MINISTERO DELLE FINANZE	242.444	471.851	-	-	479.255	235.040	7.404-	3-
	Totale	3.160.524	3.932.422	-	-	3.341.311	3.751.635	591.111	
<i>imposte anticipate</i>									
	CREDITI PER IMPOSTE ANTICIPATE	60.937	-	-	-	51.197	9.740	51.197-	84-
	Totale	60.937	-	-	-	51.197	9.740	51.197-	
<i>verso altri</i>									
	CREDITI V/ENTI PREVID. INAIL	7.702	-	-	-	7.702	-	7.702-	100-
	CREDITI V/INPS	510	-	-	-	-	510	-	-
	CREDITI DIVERSI	347.846	443.470	-	-	373.020	418.296	70.450	20
	ANTICIPI A FORNITORI	-	46.616	-	-	45.640	976	976	-
	ANTICIPI AL PERSONALE	41	-	-	-	-	41	-	-

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
	CREDITI DA LIQUIDARE	111.909	93.079	-	-	111.909	93.079	18.830-	17-
	CREDITI PREVENDITA	19.263	1.083.254	-	-	1.088.035	14.482	4.781-	25-
	CREDITI DIVERSI V/DIPENDENTI	393	-	-	-	393	-	393-	100-
	Totale	487.664	1.666.419	-	-	1.626.699	527.384	39.720	

Descrizione	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
verso clienti	2.411.887	3.094.280	-	-	3.312.311	2.193.856	218.031-	9-
verso imprese collegate	15.292	-	-	-	-	15.292	-	-
crediti tributari	3.160.524	3.932.422	-	-	3.341.311	3.751.635	591.111	19
imposte anticipate	60.937	-	-	-	51.197	9.740	51.197-	84-
verso altri	487.664	1.666.418	-	-	1.626.698	527.384	39.720	8
Totale	6.136.304	8.693.121	-	-	8.331.517	6.497.907	361.603	6

Crediti verso clienti per fatture da emettere

I crediti verso clienti per fatture da emettere, pari a € 1.537.964, sono costituiti da:

- fatture da emettere alla Provincia di Gorizia a saldo del corrispettivo per il contratto di servizio di trasporto pubblico locale per l'esercizio 2016, pari a € 1.498.075
- fatture da emettere a SAF S.p.A. - linea 3038 € 13.205
- fatture da emettere a clienti diversi € 26.684

Fondo svalutazione crediti

Il fondo accantonamento rischi su crediti è stato iscritto a bilancio tenendo conto sia del rischio specifico per il mancato introito sui crediti verso clienti e sui crediti diversi, che del rischio generico di insolvenza, stimato per i crediti verso clienti iscritti a bilancio. In particolare il fondo svalutazione crediti iscritto a bilancio risulta così composto:

svalutazione per rischio specifico (pari al 100% dei seguenti crediti):

- crediti verso clienti: crediti di dubbia esigibilità € 35.893
- crediti verso rivendite e diversi, di dubbia esigibilità € 2.884
- svalutazione per rischio generico 2016 € 21.436

Totale fondo svalutazione crediti al 31.12.2016 € 60.213

Erario c/imposte

I crediti verso l'Erario per imposte risultano composti come di seguito descritto:

- Erario c/credito IRES a rimborso per deduzioni IRAP 2008/2011	€ 389.752
- Erario c/IRES a rimborso - Unico 2006 integrativo	€ 818.621
- Erario c/IRES a rimborso - Unico 2007 integrativo	€ 734.432
- Erario c/IRES a credito – Unico 2017	€ 332.863
- Erario c/IRAP a credito - Unico 2017	<u>€ 36.582</u>
Totale	€ 2.312.250

Si evidenzia che, per l'esercizio 2016, la società ha proceduto alla quantificazione dell'IRAP avvalendosi della possibilità di applicare alla base imponibile la deduzione dell'intero costo del personale dipendente assunto a tempo indeterminato, come previsto dalla Circolare n. 22/E del 9 giugno 2015 Agenzia delle Entrate. Per tale ragione il carico fiscale relativo all'imposta in parola registra una notevole riduzione rispetto agli esercizi precedenti. Il saldo IRAP relativo all'esercizio 2016 è positivo (€ 36.582 a credito).

Si ricorda inoltre che nell'anno d'imposta 2007, sulla scorta del parere formulato in ambito associativo, la società aveva deciso di avvalersi delle deduzioni previste ai fini IRAP dalla normativa relativa al cosiddetto "cuneo fiscale".

Nel corso della seconda metà dell'anno 2008 l'Agenzia delle Entrate è intervenuta nell'ambito di situazioni analoghe esprimendosi in senso contrario a tali indicazioni.

Pur ritenendo assai discutibili sul piano giuridico e sostanziale le argomentazioni proposte dall'Agenzia, per gli esercizi dal 2008 al 2013 si è ritenuto opportuno procedere al calcolo dell'imposta tenendo conto dell'orientamento dell'Agenzia delle Entrate.

Relativamente agli esercizi dal 2008 al 2011, in data 27.11.2012, ritenendo spettante il beneficio derivante dalle deduzioni sopra indicate, sono state presentate le istanze di rimborso della maggior IRAP versata per complessivi € 350.579.

Avverso il silenzio rifiuto dell'Agenzia delle Entrate, in data 11 marzo 2014 è stato presentato il ricorso inizialmente per l'anno 2008.

Quindi in data 12.05.2014 l'Agenzia delle Entrate ha depositato presso la Commissione Tributaria Provinciale di Gorizia le proprie controdeduzioni. La discussione presso la Commissione Tributaria Provinciale di Gorizia è avvenuta il 13.05.2015, con sentenza sfavorevole alla società, depositata in data 27.05.2015.

Avverso tale decisione il 26.11.2015 è stato presentato ricorso in appello alla Commissione Tributaria Regionale di Trieste. Si è ora in attesa della discussione presso la citata Commissione Tributaria.

Si evidenzia infine che, sulla base del D.L. 98/2011, convertito nella L. 111/2011, la società ha applicato per il calcolo dell'imposta, l'aliquota del 4,20%, prevista per i soggetti che esercitano attività di imprese concessionarie diverse da quelle di costruzione e gestione di autostrade e trafori, pur nel dubbio interpretativo della norma, in attesa dei chiarimenti che si auspica vengano forniti quanto prima da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Crediti diversi

Nel conto Crediti diversi, compreso tra i "Crediti verso altri" e il cui saldo al 31.12.2016 è pari a Euro 418.296, sono compresi principalmente crediti per polizze assicurative e buoni pasto pagati a fine esercizio e di competenza dell'esercizio successivo, corrispettivi ancora da incassare e costi anticipati in relazione a canoni per servizi di assistenza amministrativa e canoni diversi, nonché il credito per "Bonus Renzi" corripo ai dipendenti nel mese di dicembre.

Suddivisione dei crediti iscritti nell'attivo circolante per durata residua e per area geografica

Nella seguente tabella viene esposta la ripartizione per durata residua e per area geografica dei crediti iscritti nell'attivo circolante.

Descrizione	Italia	Altri Paesi UE	Resto d'Europa	Resto del Mondo
verso clienti	2.193.750	106	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	2.193.750	106	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
verso imprese collegate	15.292	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	15.292	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
crediti tributari	3.751.635	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	1.808.830	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	1.942.805	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
imposte anticipate	9.740	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	9.740	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
verso altri	527.384	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	527.384	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-

Crediti iscritti nell'attivo circolante relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine

La società non ha posto in essere operazioni di con obbligo di retrocessione a termine.

Effetti delle variazioni nei cambi valutari

Non risultano iscritti a bilancio crediti in valuta estera per i quali è necessario dare l'informativa sulle variazioni intervenute sui cambi.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide, costituite da conti correnti bancari, dal conto corrente postale, dalla cassa economale, dalla cassa corrispettivi e dalla cassa emettitrici, sono state iscritte a bilancio al valore nominale..

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>depositi bancari e postali</i>									
	CASSA DI RISPARMIO	1.891.619	3.992.507	-	-	798.091	5.086.035	3.194.416	169
	BANCA POP.CIVIDALE	7.778.676	23.225.774	-	-	21.109.686	9.894.764	2.116.088	27
	C/C POSTALE	37.381	226.274	-	-	158.399	105.256	67.875	182
	BANCA FRIULADRIA CREDIT AGRICOLE	252.634	750.044	-	-	455.219	547.459	294.825	117
	MEDIOCREDITO C/C 2002	7.745.245	161.949	-	-	7.449.613	457.581	7.287.664-	94-
	VENETO BANCA S.C.P.A.	130.322	2.628.877	-	-	2.703.856	55.343	74.979-	58-
	VENETO BANCA C/TIME DEPOSIT	1.500.000	-	-	-	1.500.000	-	1.500.000-	100-
	BCC-CASSA RURALE LUCINICO CC324031	1.973.000	2.787.203	-	-	78.406	4.681.797	2.708.797	137
	BCC-CASSA RURALE LUCINICO CC 324476	1.015.109	-	-	-	1.015.109	-	1.015.109-	100-
	BCC FIUMICELLO AIELLO C.C. 111725	-	1.761.628	-	-	43	1.761.585	1.761.585	-
	Totale	22.323.986	35.534.256	-	-	35.268.422	22.589.820	265.834	
<i>danaro e valori in cassa</i>									
	CASSA ECONOMALE	8.953	64.180	-	-	63.705	9.428	475	5
	CASSA CORRISPETTIVI	7.306	223.325	-	-	221.781	8.850	1.544	21
	CASSA EMETTITRICI	2.905	200.514	-	-	186.437	16.982	14.077	485
	Totale	19.164	488.019	-	-	471.923	35.260	16.096	
Descrizione	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %	
depositi bancari e postali	22.323.986	35.534.256	-	-	35.268.422	22.589.820	265.834	1	
danaro e valori in cassa	19.164	488.019	-	-	471.923	35.260	16.096	84	
Totale	22.343.150	36.022.275	-	-	35.740.345	22.625.080	281.930	1	

Ratei e risconti attivi

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

Nell'iscrizione così come nel riesame dei ratei e risconti attivi di durata pluriennale è stata verificata l'esistenza ovvero la permanenza della condizione temporale..

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>Ratei e risconti</i>									
	RATEI ATTIVI	6.075	-	-	-	6.075	-	6.075-	100-
	RISCONTI ATTIVI	24.922	21.300	-	-	24.922	21.300	3.622-	15-
	Totale	30.997	21.300	-	-	30.997	21.300	9.697-	

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

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
<i>RATEI E RISCONTI</i>		
	RISCONTI ATTIVI	21.300
	Risconti su assicurazioni responsabilità CdA e sindaci, e varie	1.924
	Risconti su residui canoni manutenzione, assistenza ed E.D.P service	7.973
	Risconti su spese di pubblicità e sponsorizzazioni	1.453
	Risconti su tassa di possesso automezzi e autovetture	5.229
	Risconti su abbonamenti a giornali, riviste fiscali e diversi	1.125
	Risconti su spese linee telefoniche e trasmissione dati	1.957
	Risconti su commissioni per fidejussioni	1.405
	Risconti su canoni affitto stampanti e diversi	234
	Totale	21.300

Oneri finanziari capitalizzati

Gli interessi e gli altri oneri finanziari sono stati interamente spesi nell'esercizio.

Gli oneri finanziari e le commissioni di competenza dell'esercizio 2012, relativi alla stipula del contratto di mutuo avvenuta nel mese di novembre 2012 con BANCA MEDIOCREDITO del F.V.G., sono stati iscritti tra le immobilizzazioni immateriali nel bilancio chiuso al 31.12.2012.

Ai fini dell'art. 2427, c. 1, n. 8 del Codice Civile si evidenzia che gli oneri finanziari di cui si tratta, corrispondenti a € 6.500, sono affluiti alla voce 1.B.1.7 - Altre immobilizzazioni immateriali dell'attivo dello Stato Patrimoniale e vengono ammortizzati in quote costanti sulla base del piano di ammortamento del mutuo a cui si riferiscono.

Il loro ammortamento è decorso dall'esercizio 2013, anno in cui è iniziato il rimborso del mutuo contratto e terminerà nell'esercizio 2018.

Stato Patrimoniale Passivo

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

Patrimonio Netto

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

Variazioni nelle voci di Patrimonio Netto

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

Capitale sociale

Saldo al 1/01/2014	5.164.600
Copertura perdite	-
Operazioni sul capitale	-
Distribuzione ai soci	-
Altre variazioni	-
SALDO AL 31/12/2016	5.164.600

Riserva da sopraprezzo delle azioni

Saldo al 1/01/2014	2.057.564
Copertura perdite	-

Operazioni sul capitale	-
Distribuzione ai soci	-
Altre variazioni	-
SALDO AL 31/12/2016	2.057.564

Riserve di rivalutazione

Saldo al 1/01/2014	1.164.336
Copertura perdite	-
Operazioni sul capitale	-
Distribuzione ai soci	-
Altre variazioni	-
SALDO AL 31/12/2016	1.164.336

Riserva legale

Saldo al 1/01/2014	1.135.870
Copertura perdite	-
Operazioni sul capitale	-
Distribuzione ai soci	-
Altre variazioni	-
SALDO AL 31/12/2016	1.135.870

Altre riserve: Riserva straordinaria

Saldo al 1/01/2014	17.678.307
Copertura perdite	-

Operazioni sul capitale	-
Distribuzione ai soci	-
Altre variazioni	
- Utili accantonati nell'esercizio 2014	2.479.796
- Utili accantonati nell'esercizio 2015	1.750.305
- Utili accantonati nell'esercizio 2016	2.673.133
SALDO AL 31/12/2016	24.581.541

Dettaglio altre riserve

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
<i>Riserva straordinaria</i>		
	FONDO DI RISERVA STRAORDINARIA	24.581.541
	Totale	24.581.541
<i>Varie altre riserve</i>		
	DIFFERENZE DA ARROTOND.EURO	2-
	Totale	2-

Composizione del capitale sociale

Nel seguente prospetto viene evidenziata la composizione del capitale sociale, distinguendo tra capitale versato, riserve di utili, riserve di rivalutazione, anche al fine di quanto previsto dalla normativa fiscale in materia.

Saldo finale capitale sociale	5.164.600
Capitale sociale sottoscritto e versato	1.817.928
Riserve di utili	3.346.672

Disponibilità e utilizzo del Patrimonio Netto

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

Tra le altre è inoltre indicata la composizione della voce di riserve di rivalutazione monetaria per le quali è prescritto che i saldi attivi risultanti dalle rivalutazioni, ove non siano imputati al capitale, debbano essere accantonati in una speciale riserva, designata con riferimento alla specifica legge di rivalutazione.

Qualora le riserve di rivalutazione vengano utilizzate a copertura di perdite, si evidenzia che la società non potrà procedere alla distribuzione di utili fin tanto che le stesse riserve non siano reintegrate nel loro ammontare o ridotte in misura corrispondente con delibera assembleare (ex art. 6 L. 72/83 e successive leggi di rivalutazione).

Composizione del Patrimonio Netto

Descrizione	Tipo riserva	Possibilità di utilizzo	Quota disponibile	Quota distribuibile	Quota non distribuibile
<i>Capitale</i>					
	Capitale		5.164.600	-	5.164.600
<i>Totale</i>			5.164.600	-	5.164.600
<i>Riserva sopraprezzo azioni</i>					
	Capitale	A;B;C	2.057.564	2.057.564	-
<i>Totale</i>			2.057.564	2.057.564	-
<i>Riserve di rivalutazione</i>					
	Utili	A;B;C	1.164.336	1.164.336	-
<i>Totale</i>			1.164.336	1.164.336	-
<i>Riserva legale</i>					
	Utili	A;B	1.135.870	-	1.135.870
<i>Totale</i>			1.135.870	-	1.135.870
<i>Riserva straordinaria</i>					
	Capitale	A;B;C	24.581.541	24.581.541	-
<i>Totale</i>			24.581.541	24.581.541	-
<i>Varie altre riserve</i>					
			2-	-	2-
<i>Totale</i>			2-	-	2-
<i>Differenza arrotondam. all'Euro</i>					
<i>Totale Composizione voci PN</i>			34.103.909	27.803.441	6.300.468
LEGENDA: "A" aumento di capitale; "B" copertura perdite; "C" distribuzione soci					

La riserva di rivalutazione monetaria è stata creata a seguito della rivalutazione effettuata ai sensi della Legge n. 350 del 24.12.2003 sui veicoli di proprietà dell'azienda e risulta iscritta a bilancio al netto dell'imposta sostitutiva gravante sul saldo netto della rivalutazione e dell'imposta pagata dalla società per l'affrancamento della riserva stessa, avvenuto ai sensi della Legge n. 311/2004, art. 1, commi da 473 a 478.

Fondi per rischi e oneri

I fondi rischi iscritti alla voce B.3 - Altri fondi - del passivo, sono formati da diversi accantonamenti per spese e rischi che vengono elencati di seguito in dettaglio. Gli accantonamenti in oggetto sono destinati a coprire perdite o debiti aventi natura determinata, esistenza certa o probabile e ammontare o data di sopravvenienza indeterminati alla data di chiusura dell'esercizio.

La loro iscrizione in bilancio è avvenuta secondo il principio della prudenza e della competenza, osservando le prescrizioni del principio contabile OIC 31. Gli accantonamenti correlati sono rilevati nel conto economico dell'esercizio di competenza, in base al criterio di classificazione "per natura" dei costi, ove possibile.

L'accantonamento effettuato per l'esercizio 2016 agli "Altri fondi per rischi ed oneri" riguarda principalmente le spese per franchigie assicurative e per le cause legali relative a sinistri e recupero crediti.

In relazione agli oneri del personale dipendente accantonati negli esercizi precedenti per il rinnovo del CCNL da perfezionarsi, si evidenzia che nel mese di dicembre 2015, a seguito della chiusura della contrattazione sindacale a livello nazionale a valere per il periodo 2015-2017 e per le annualità pregresse, la società ha provveduto ad effettuare il calcolo delle somme effettivamente dovute al personale dipendente per il periodo 2012-2015.

L'importo già accantonato per rinnovi contrattuali al 31.12.2014, stimato sia sulla base dei dati storici degli incrementi degli oneri contrattuali, registrati negli ultimi anni dalla società, che sulla base delle informazioni ricevute a suo tempo dalle associazioni di categoria, è risultato maggiore di quello definito in sede di contrattazione collettiva nel mese di dicembre 2015.

Pertanto nel bilancio al 31.12.2015 è stata mantenuta l'iscrizione del Fondo rinnovo Contratto Autoferrotranvieri per l'importo effettivamente dovuto nei confronti del personale dipendente per le annualità dal 2012 al 2014, mentre è stata stornata la parte eccedente mediante la rilevazione di un sopravvenienza attiva.

Nel corso dell'esercizio 2016 l'intero importo già stanziato al fondo rinnovo Contratto Autoferrotranvieri, è stato utilizzato a fronte della corresponsione di maggiori oneri per retribuzioni al personale dipendente, relativi alle annualità dal 2012 al 2014.

Non si è reso necessario effettuare ulteriori accantonamenti al Fondo rinnovo Contratto Autoferrotranvieri, stante la validità in corso del CCNL, rinnovato alla fine dell'esercizio 2015, a valere per il periodo 2015-2017 e per le annualità pregresse.

Negli "Altri fondi per rischi ed oneri", infine, risultano iscritte anche le spese relative all'assistenza fiscale per i contenziosi in essere con l'Agenzia delle Entrate, già stanziati in esercizi precedenti.

L'accantonamento complessivamente effettuato agli "Altri fondi per rischi ed oneri" è stato giudicato economicamente congruo dall'Organo Amministrativo.

Nel seguente prospetto è illustrata la composizione della voce di cui in oggetto, in quanto risultante iscritta in bilancio, ai sensi dell'art. 2427 c.1 del codice civile e vengono descritti gli incrementi e decrementi registrati nella voce "Altri Fondi"

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>Altri Fondi</i>									
	FONDO RISCHI DIVERSI	527.287	6.275	-	-	8.310	525.252	2.035-	-
	FONDO RINNOVO CONTRATTO AUTOFERROT.	113.862	-	-	-	113.862	-	113.862-	100-
	Totale	641.149	6.275	-	-	122.172	525.252	115.897-	

Composizione degli Altri Fondi

Si illustra di seguito la composizione degli altri fondi del passivo, con evidenza del dettaglio di ogni accantonamento effettuato nell'esercizio in chiusura:

Composizione del Fondo Rischi diversi	31.12.2015	Utilizzi	Incrementi	31.12.2016
Franchigie assicurative	15.300	847	547	15.000
Spese legali per cause e contenziosi in corso	120.500	5.728	5.728	120.500
Rischi su crediti per rimborsi IRES	389.752	-	-	389.752
Spese per energia e altre utenze	1.735	1.735	-	-
TOTALE Fondo Rischi e spese diverse	527.287	8.310	6.275	525.252

Composizione Fondo Rinnovo contratto Autoferrotranvieri	31.12.2015	Utilizzi	Incrementi	31.12.2016
Oneri per rinnovo Contratto Collettivo Nazionale	113.862	113.862	-	-
TOTALE Fondo Rinnovo contratto Autoferrotr.	113.862	113.862	-	-

L'utilizzo del Fondo Rinnovo Contratto Autoferrotranvieri per l'esercizio 2016, si riferisce alle maggiori spese per il personale dipendente, conseguenti al rinnovo contrattuale di competenza del periodo 2012-2014, come definite in sede di accordo nazionale di rinnovo del CCNL, di data 28 novembre 2015 divenuto efficace con lo scioglimento, in data 21.12.2015, delle riserve poste in calce allo stesso dalle parti sociali.

L'accordo in parola, che copre il periodo 2015-2017 e definisce il periodo precedente, a partire dall'annualità 2012, ha consentito all'Organo amministrativo di iscrivere nel presente bilancio gli esatti costi di competenza dell'esercizio 2016, tenendo già conto degli adeguamenti previsti dall'accordo stesso. Le maggiori spese di competenza dell'esercizio conseguenti al rinnovo contrattuale, essendo certe sia nel loro ammontare e nella data di corresponsione, risultano iscritte tra i debiti verso il personale dipendente.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato, è stato iscritto in bilancio e adeguato in base all'importo del debito maturato dalla società nei confronti dei dipendenti nell'esercizio 2016 ed il valore a cui risulta iscritto in bilancio è stato ottenuto applicando fedelmente le modalità di calcolo previste dall'art. 2120 del Codice Civile.

L'iscrizione a bilancio del fondo in parola è avvenuta al netto degli accantonamenti e versamenti periodicamente dovuti ai fondi pensionistici integrativi e alla tesoreria INPS.

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Accanton.	Utilizzi	Consist. finale
<i>Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</i>					
	FONDO INDENNITA' DI T.F.R.	2.212.059	516.276	546.974	2.181.361
	Totale	2.212.059	516.276	546.974	2.181.361

Debiti

I debiti a breve e medio termine, sono stati iscritti a bilancio al valore nominale.

Ai fini della valutazione dei debiti al costo ammortizzato, con attualizzazione, è stata analizzata la composizione dei debiti dell'attivo in ordine alla loro scadenza e, tra i debiti aventi scadenza oltre l'esercizio successivo, sono stati individuati quelli sorti anteriormente all'esercizio in chiusura.

Dall'analisi effettuata è emerso che tutti i debiti a medio termine sono sorti anteriormente all'esercizio 2016.

Alla luce di un tanto, vista la natura dei debiti a medio termine iscritti a bilancio, tenuto conto della possibilità concessa dall'art 12 comma 2 del d. lgs. 139/2015 di non applicare il criterio del costo ammortizzato, con attualizzazione, per i debiti sorti in esercizi precedenti al 2016, l'Organo Amministrativo ha ritenuto di non applicare tale criterio di valutazione ai debiti a medio termine iscritti a bilancio al 31.12.2016.

Variazioni dei debiti

Nella seguente tabella vengono espone le informazioni relative alle variazioni dei debiti.

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>debiti verso banche</i>									
	MUTUO MEDIOCREDITO FVG	1.074.198	-	-	-	410.575	663.623	410.575-	38-
	CARTA SI NR. 6375	330	-	-	-	330	-	330-	100-
	CARTA SO NR. 0050	175	-	-	-	175	-	175-	100-
	Totale	1.074.703	-	-	-	411.080	663.623	411.080-	
<i>debiti verso fornitori</i>									

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
	FATTURE DA RICEV.	60.503	118.772	-	-	64.304	114.971	54.468	90
	FORNITORI	786.195	6.196.091	-	-	6.063.201	919.085	132.890	17
	Totale	846.698	6.314.863	-	-	6.127.505	1.034.056	187.358	
<i>debiti verso controllanti</i>									
	DEBITI V/ PROVINCIA DI GORIZIA	2.013	-	-	-	2.013	-	2.013-	100-
	Totale	2.013	-	-	-	2.013	-	2.013-	
<i>debiti tributari</i>									
	IVA C/ERARIO	331	15.077	-	-	15.380	28	303-	92-
	ERARIO C/RITENUTE STIPENDI	320.099	1.374.296	-	-	1.446.734	247.661	72.438-	23-
	ERARIO C/RITENUTE D'ACCONTO	5.559	22.362	-	-	27.501	420	5.139-	92-
	ERARIO C/ IMPOSTE	47.234	-	-	-	47.234	-	47.234-	100-
	ERARIO C/RITENUTE COLLAB. COORD.	8.575	50.638	-	-	55.200	4.013	4.562-	53-
	ERARIO C/IMPOSTA SOST. RIV. TFR	1.043	12.900	-	-	10.791	3.152	2.109	202
	Totale	382.841	1.475.273	-	-	1.602.840	255.274	127.567-	
<i>debiti v/ istituti di previdenza e di sicurezza soc.</i>									
	FONDO PENSIONI INTEGRATIVE	39.483	252.703	-	-	253.062	39.124	359-	1-
	I.N.P.S.- ALTRI DEBITI	27.776	-	-	-	27.776	-	27.776-	100-
	I.N.P.S. GORIZIA	330.929	2.715.271	-	-	2.692.670	353.530	22.601	7
	I.N.A.I.L. GORIZIA	273	117.328	-	-	117.408	193	80-	29-
	INPS COLLAB.RI	6.131	40.666	-	-	42.823	3.974	2.157-	35-
	Totale	404.592	3.125.968	-	-	3.133.739	396.821	7.771-	
<i>altri debiti</i>									
	FONDO FERIE NON GODUTE	207.224	491.169	-	-	496.189	202.204	5.020-	2-
	DEBITI VERSO IL PERSONALE	420.478	5.379.768	-	-	5.290.241	510.005	89.527	21
	DEBITI DIVERSI	70.710	89.930	-	-	144.502	16.138	54.572-	77-
	DEBITI V/CONSIGLIO D'AMMINISTR.	7.037	94.328	-	-	96.005	5.360	1.677-	24-

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increm.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
	DEBITI V/ COLLAB.RI	3.940	12.041	-	-	11.849	4.132	192	5
	DEBITI PER SERVIZI INTEGRATI	11.341	106.850	-	-	99.149	19.042	7.701	68
	SERVIZIO RISCOSSIONI	16	-	-	-	16	-	16-	100-
	POS EMETTITRICI	1.794	29.723	-	-	31.499	18	1.776-	99-
	DEBITI DIVERSI V/DIPENDENTI	98.422	125.962	-	-	98.422	125.962	27.540	28
	Totale	820.962	6.329.771	-	-	6.267.872	882.861	61.899	

Le variazioni intervenute nei debiti, possono essere riassunte come di seguito descritto:

Descrizione	Consist. iniziale	Increm.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
debiti verso banche	1.074.703	-	-	-	411.080	663.623	411.080-	38-
debiti verso fornitori	846.698	6.314.863	-	-	6.127.505	1.034.056	187.358	22
debiti verso controllanti	2.013	-	-	-	2.013	-	2.013-	100-
debiti tributari	382.841	1.475.273	-	-	1.602.840	255.274	127.567-	33-
debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	404.592	3.125.968	-	-	3.133.739	396.821	7.771-	2-
altri debiti	820.962	6.329.771	-	-	6.267.872	882.861	61.899	8
Totale	3.531.809	17.245.876	-	-	17.545.048	3.232.635	299.174-	8-

Dettaglio debiti verso banche

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

Voce	Debiti per finanziamenti a medio termine	Totale
D.4) Debiti verso banche	663.623	663.623

Dettaglio altri debiti

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

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
<i>Altri debiti</i>		
	FONDO FERIE NON GODUTE	202.204
	DEBITI VERSO IL PERSONALE	510.005

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
	DEBITI DIVERSI	16.138
	DEBITI V/CONSIGLIO D'AMMINISTR.	5.360
	DEBITI V/ COLLABORATORI	4.132
	DEBITI PER SERVIZI INTEGRATI	19.041
	POS EMETTITRICI	18
	DEBITI DIVERSI V/DIPENDENTI	125.962
	Arrotondamento	1
	Totale	882.861

Nella voce "Debiti diversi", inclusa tra gli "Altri debiti" iscritti a bilancio, sono compresi:

- debiti per conguagli assicurativi sui mezzi;
- debiti da liquidare per imposta di bollo e spese addebitate sui conti correnti bancari e postali;
- debiti da liquidare per spese viaggio noleggi;
- debiti per aggi alle rivendite;
- debiti per cauzioni relative a gare d'appalto;
- altri debiti aventi natura residuale e importo scarsamente rilevante.

Suddivisione dei debiti per durata residua e per area geografica

Nella seguente tabella viene esposta la ripartizione per durata residua e per area geografica.

Descrizione	Italia	Altri Paesi UE	Resto d'Europa	Resto del Mondo
debiti verso banche	663.623	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	435.599	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	228.024	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
debiti verso fornitori	1.033.916	140	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	1.033.916	140	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
debiti tributari	255.274	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	255.274	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-

Descrizione	Italia	Altri Paesi UE	Resto d'Europa	Resto del Mondo
debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	396.821	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	396.821	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
altri debiti	882.861	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	882.861	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-

Tra i debiti verso banche risulta iscritto il mutuo passivo contratto nel mese di novembre 2012 con BANCA MEDIOCREDITO del F.V.G. S.p.A., per complessivi € 2.000.000 nominali, da rimborsare in dieci rate semestrali, a partire dal 31.12.2013 e fino al 30.06.2018

Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

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

Debiti relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine

La società non ha posto in essere operazioni con obbligo di retrocessione a termine.

Effetti delle variazioni nei cambi valutari

Non risultano iscritti a bilancio crediti o debiti in valuta estera per i quali è necessario dare l'informativa sulle variazioni intervenute sui cambi.

Finanziamenti effettuati da soci della società

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

Ratei e risconti passivi

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

Nell'iscrizione così come nel riesame di risconti passivi di durata pluriennale è stata verificata l'esistenza ovvero la permanenza della condizione temporale. Laddove tale condizione risulta cambiata sono state apportate le opportune variazioni che di seguito si evidenziano.

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>Ratei e risconti</i>									
	RATEI PASSIVI	3.476	851	-	-	3.476	851	2.625-	76-
	RISCONTI PASSIVI	689.247	621.970	-	-	641.327	669.890	19.357-	3-
	Totale	692.723	622.821	-	-	644.803	670.741	21.982-	

Il decremento netto registrato nella voce "Risconti passivi" si riferisce principalmente alle quote di competenza 2016 dei contributi ricevuti nei vari esercizi per l'acquisto di beni strumentali, che vengono inizialmente riscontati per poi essere attribuiti pro quota ai singoli esercizi nei quali i beni strumentali a cui si riferiscono vengono ammortizzati. L'incremento nella voce è dovuto per la gran parte ai risconti passivi sugli abbonamenti annuali.

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

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
<i>RATEI E RISCONTI</i>		
	RATEI PASSIVI	850
	Ratei per spese telefoniche	133
	Ratei per spese telefoniche radiomobili	717
	RISCONTI PASSIVI	669.891
	Risconto su abbonamenti urb/extraurb	621.016
	Risconti su contributi per acquisto pensiline	47.920
	Risconto su spese pubblicità	955
	Totale	670.741

Conto Economico

Il conto economico evidenzia il risultato economico dell'esercizio.

Esso fornisce una rappresentazione delle operazioni di gestione, mediante una sintesi dei componenti positivi e negativi di reddito che hanno contribuito a determinare il risultato economico. I componenti positivi e negativi di reddito, iscritti in bilancio secondo quanto previsto dall'articolo 2425-bis del codice civile, sono distinti secondo l'appartenenza alle varie gestioni: caratteristica, accessoria e finanziaria.

L'attività caratteristica identifica i componenti di reddito generati da operazioni che si manifestano in via continuativa e nel settore rilevante per lo svolgimento della gestione, che identificano e qualificano la parte peculiare e distintiva dell'attività economica svolta dalla società, per la quale la stessa è finalizzata.

L'attività finanziaria è costituita da operazioni che generano proventi e oneri di natura finanziaria.

In via residuale, l'attività accessoria è costituita dalle operazioni che generano componenti di reddito che fanno parte dell'attività ordinaria ma non rientrano nell'attività caratteristica e finanziaria.

Valore della produzione

I ricavi sono iscritti in bilancio per competenza, al netto dei resi, abbuoni, sconti e premi, nonché delle imposte direttamente connesse agli stessi.

Per quanto concerne la cessione di beni, i relativi ricavi sono iscritti quando si è verificato il passaggio sostanziale e non formale del titolo di proprietà assumendo quale parametro di riferimento, per il passaggio sostanziale, il trasferimento dei rischi e benefici.

I ricavi derivanti dalle prestazioni di servizi di trasporto, noleggio e diversi, unitamente agli altri ricavi e proventi della gestione caratteristica, vengono riconosciuti e iscritti a bilancio, quando il servizio è reso, ovvero quando la prestazione è stata effettuata, in base alla competenza temporale; nel particolare caso delle prestazioni di servizi continuative i relativi ricavi sono iscritti per la quota maturata.

I contributi in conto esercizio, rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto alla percezione, sono indicati nell'apposita voce A5 in quanto integrativi dei ricavi della gestione caratteristica e/o a riduzione dei costi ed oneri della gestione caratteristica.

Ripartizione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni

Nel seguente prospetto è illustrata la ripartizione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni secondo le categorie di attività e aree geografiche.

<i>DESCRIZIONE</i>	<i>ANNO 2016</i>	<i>ANNO 2015</i>	<i>ANNO 2014</i>
- Introito da contratto di servizio TPL	14.980.753	14.980.753	14.876.616
- Incasso abbonamenti extraurbano	1.876.696	1.871.069	1.891.568
- Incasso biglietti linee extraurbano	1.384.746	1.385.337	1.398.712
- Incasso biglietti urbano	481.692	461.885	469.908
- Incasso abbonamenti urbano	268.324	262.572	274.831
- Servizi aggiuntivi TPL	46.532	42.947	49.304
- Introito da contratto TPL urbano (trenino)	1.527	-	600

- Incasso biglietti marittimo	114.125	96.343	88.471
- Incasso abbonamenti marittimo	1.766	2.018	2.119
- Servizi scolastici e diversi	162.854	127.281	108.314
- Turismo Italia	748.345	756.793	623.423
- Turismo estero	55.470	46.416	52.224
- Turismo Fuori linea	30.794	-	409
- Linea internazionale Gorizia - Nova Gorica	9.816	10.584	10.557
- Prestazioni a terzi urbano	246	1.107	280
- Servizi autorizzati (atipici)	35.650	82.265	36.913
Totale ricavi per prestazioni di servizi	20.199.336	20.127.370	19.884.249

Analisi della composizione dei ricavi

Nei seguenti prospetti viene riportata l'analisi dei ricavi diversi da quelli delle vendite e delle prestazioni, al fine di una migliore comprensione del prospetto di conto economico.

Gli altri ricavi e proventi sono formati da contributi in conto esercizio e da Ricavi e proventi diversi, come di seguito specificato (valori espressi in unità di Euro):

Altri ricavi e proventi		1.315.069
A.5.a Contributi in conto esercizio		364.245
	2016	2015
- Contributi d'esercizio settori Urbano ed Extraurbano	364.245	1.397.608
A.5.b Ricavi e proventi diversi		950.824
	2016	2015
- Rimborsi TPL (su accise e diversi)	488.324	501.381
- Sopravvenienze attive gestione ordinaria	41.865	457.426
- Proventi vari TPL	144.152	151.585
- Plusvalenze da cessione beni ammortizzabili	120.561	83.475
- Sovvenzioni su investimenti (di competenza)	32.501	39.038

- Rimborsi assicurativi danni sinistri	65.999	107.575
- Multe a passeggeri e sovrapprezzo biglietti	53.617	50.666
- Proventi pubblicitari TPL	3.445	3.600
- Proventi diversi	360	2.862

Costi della produzione

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

Analisi della composizione dei costi

Nei seguenti prospetti viene riportata l'analisi dei costi della produzione, al fine di una migliore comprensione del prospetto di conto economico.

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2.793.290
---	------------------

B.6 Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2.793.290
---	------------------

I Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci sono formati da acquisti per carburanti, materiali di consumo, pezzi di ricambio e oneri accessori, come di seguito specificato:

	2016	2015
- Carburanti e lubrificanti	2.286.295	2.497.246
- Pezzi di ricambio	307.314	347.009
- Pneumatici	71.303	108.205
- Materiali di consumo	86.922	83.492
- Cancelleria e stampati	21.693	21.876
- Acquisto supporti titoli di viaggio e diversi	13.747	14.491
- Spese di trasporto	4.073	4.489
- Utensili	1.943	1.575

Costi per servizi	1.791.974
--------------------------	------------------

B.7 Costi per servizi	1.791.974
------------------------------	------------------

I Costi per servizi sono costituiti dalle voci sotto elencate, con raffronto con l'esercizio precedente:

	2016	2015	
- Manutenzioni su automezzi	242.039	255.855	
- Compensi e contributi Amministratori e Sindaci	195.008	224.084	
- Servizi di biglietteria e informazione a utenza	246.404	238.293	
- Premi di assicurazione Automezzi	262.831	266.800	
- Agg di vendita TPL	131.051	132.918	
- Peritali, consulenze tecniche e amministrative	124.661	98.206	
- Spese pubblicità, inserzioni e stampati pubblicitari	42.001	58.192	
- Premi assicurativi diversi	65.032	59.539	
- Energia elettrica e forza motrice	91.173	100.578	
- Spese telefoniche e di trasmissione linee dati	35.914	32.525	
- Assistenza E.D.P.	45.451	65.254	
- Spese pulizia automezzi	51.161	52.352	
- Spese vigilanza, sorveglianza e diverse	24.696	28.961	
- Manutenzioni impianti, macchinari e diverse	37.687	54.375	
- Pulizia uffici	28.027	26.062	
- Analisi, prove e collaudi	22.063	14.179	
- Acqua e riscaldamento	25.414	22.787	
- Spese viaggio, vitto e alloggio	12.241	13.456	
- Pedaggi autostradali	24.875	24.138	
- Smaltimento filtri e rifiuti speciali	12.089	12.104	
- Franchigie assicurative	10.652	10.974	
- Spese e commissioni bancarie	18.086	14.259	
- Servizi vari	35.554	27.916	
- Spese postali	7.864	6.942	
Costi per godimento beni di terzi			485.586

B.8 Costi per godimento beni di terzi **485.586**

I Costi per godimento beni di terzi sono formati da spese per fitti passivi, noleggi e manutenzioni su beni di terzi, come di seguito specificato:

	2016	2015
- Fitti passivi	187.706	181.455
- Noleggi	297.880	304.211

Costi per il personale **9.606.699**

B.9.e Altri costi per il personale **341.954**

Nell'ambito dei Costi per il personale, la voce "Altri costi per il personale" è composta da spese per la formazione, per il vestiario, rimborsi chilometrici, oneri per la sicurezza e spese diverse, come di seguito specificato:

	2016	2015
- Rimborsi chilometrici	40.240	32.676
- Servizio mensa	77.905	76.663
- Corsi per la formazione	19.159	16.536
- Oneri per la sicurezza	54.952	53.110
- Spese per il vestiario	136.114	8.291
- Altri oneri del personale	13.584	11.555

Ammortamenti e svalutazioni**2.482.474****B.10.a Ammortamento immobilizzazioni immateriali****61.115**

Gli Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali sono così composti:

	2016	2015
- Ammortamento spese manutenzione e migliorie su beni di terzi	25.216	29.100
- Ammortamento software e spese realizzazione sito internet		11.829
- Ammortamento costi realizz.ne progetto EvasioneTariffa e altri	13.083	15.683
- Ammortamento costi realizz.ne sistema operativo aziendale		10.986
- Ammortamento costi riorganizz.ne TPL	-	7.342
- Ammortamento diritti di superficie	-	860

B.10 b Ammortamento immobilizzazioni materiali**2.419.359**

Gli Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali sono così composti:

	2016	2015
- Ammortamento materiale rotabile	1.953.126	1.648.536
- Ammortamento fabbricati	211.564	211.564
- Ammortamento attrezzature	52.147	54.796
- Ammortamento costruzioni leggere	101.212	109.698
- Ammortamento macchinari e impianti	40.243	47.443
- Ammortamento macchine d'ufficio	22.635	22.109
- Ammortamento autovetture e automezzi	25.820	26.745
- Ammortamento mobili e arredi	12.612	14.833

Oneri diversi di gestione**268.988****B.14 Oneri diversi di gestione****268.988**

Gli Oneri diversi di gestione sono così composti:

2016	2015
------	------

- Tasse di possesso automezzi e autovetture	62.659	60.765
- Spese di rappresentanza	6.408	8.062
- Abbonamenti a giornali e riviste	7.872	6.034
- Contributi associativi	31.265	31.450
- Imposta di bollo, tassa concessioni govern., tasse diverse	29.727	42.069
- IVA indetraibile pro rata e IVA estero (noleggi)	19.306	16.379
- Diritti omologazione, revisione, collaudo	9.090	7.353
- Tassa smaltimento rifiuti	26.876	27.966
- Sopravvenienze passive gestione ordinaria	9.703	33.828
- Minusvalenze dismissioni beni ammortizzabili	-	4.487
- Oneri e spese diverse, erogazioni liberali	66.082	25.527

Proventi e oneri finanziari

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

I contributi volti a ridurre gli interessi sui finanziamenti sono iscritti a riduzione della voce C.17 in quanto conseguiti nel medesimo esercizio di contabilizzazione degli interessi passivi.

I contributi volti a ridurre gli interessi passivi sui finanziamenti sono iscritti nella voce C.16.d in quanto conseguiti nell'esercizio successivo a quello di contabilizzazione degli interessi passivi

Composizione dei proventi da partecipazione

I dividendi sono rilevati nell'esercizio in cui ne è stata deliberata la distribuzione.

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

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
<i>altri</i>		
	DIVIDENDI DA PARTECIPAZIONE IN ALTRE IMPRESE	98.480
	Totale	98.480

Ripartizione degli interessi e altri oneri finanziari per tipologia di debiti

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

Descrizione	Dettaglio	Importo	Relativi a prestiti obbligazionari	Relativi a debiti verso le banche	Altri
<i>altri</i>					

Descrizione	Dettaglio	Importo	Relativi a prestiti obbligazionari	Relativi a debiti verso le banche	Altri
	INTERESSI PASSIVI SU MUTUI	-38.898	-	-38.898	-
	INTERESSI PASSIVI DIVERSI	-1	-	-	-1
	Totale	-38.899	-	-38.898	-1

Importo e natura dei singoli elementi di ricavo/costo di entità o incidenza eccezionali

Ricavo di entità o incidenza eccezionali

Nel corso del presente esercizio non sono stati rilevati ricavi o altri componenti positivi derivanti da eventi di entità o incidenza eccezionali.

Costi di entità o incidenza eccezionali

Nel corso del presente esercizio non sono stati rilevati costi derivanti da eventi di entità o incidenza eccezionali.

Imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate

Imposte di competenza dell'esercizio

Le imposte sul reddito sono state quantificate ed iscritte a bilancio sulla base della realistica valutazione degli oneri da versare all'Erario in applicazione della normativa fiscale in vigore alla data di chiusura dell'esercizio.

In particolare, le stesse sono accantonate a bilancio alla voce 20. del conto economico e corrispondono al totale dell'IRAP e dell'IRES di competenza dell'esercizio, tenuto conto delle imposte anticipate e differite originatesi per effetto dell'applicazione della normativa fiscale. A fronte dell'importo corrispondente all'eccedenza delle imposte anticipate sulle imposte differite, è stato rilevato il relativo credito iscritto alla voce C.II.5-ter dello stato patrimoniale, come attualmente disposto dalla normativa civilistica in materia di fiscalità differita attiva.

Nella determinazione delle imposte anticipate si è tenuto conto della riduzione dell'aliquota IRES al 24% a valere dall'esercizio 2017.

Si ricorda che l'Azienda Provinciale Trasporti di Gorizia – inizialmente costituita quale Azienda “provincializzata” appartenente alla Provincia di Gorizia, successivamente trasformata in azienda speciale e, infine, in società per azioni, con decorrenza dal 7 luglio 1998 – ha fruito, per i periodi d'imposta 2° semestre 1998 e 1999, del regime di esclusione dall'IRPEG disposto dall'art. 66, co. 14, del D.L. 331/1993 (conv. nella L. 427/1993) come modificato dall'art. 3, co. 70, della L. 549/1995 (c.d. “moratoria fiscale”).

In ottemperanza al disposto della L. 62/2005, emanata in attuazione della Decisione della Commissione UE che ha dichiarato illegittima, per contrasto con i principi comunitari, la disciplina dettata dal D.L. 331/1993, la Società ha presentato, entro il termine normativamente previsto dell'11 luglio 2005, le dichiarazioni dei redditi relative ai periodi d'imposta su indicati.

Con riferimento a detti periodi non sono emersi redditi imponibili, dato che i contributi – erogati dalla Regione Friuli Venezia Giulia a ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende ex municipalizzate ai sensi dell'art. 6 della L. 151/1981, e percepiti anche da APT – non hanno concorso alla formazione del reddito imponibile (comportamento confermato dalla Commissione Tributaria di Gorizia con decisione del 24.10.2007, dalla norma interpretativa introdotta dall'art. 1, comma 310 della Legge 244/2007 e dalla Circolare n. 9/E Agenzia delle Entrate - Direzione Centrale Normativa e Contenzioso - del 13.03.2009); sono state, invece, rilevate perdite di importo pari ad Euro 2.146.401,00 per il periodo 2° semestre 1998 ed Euro 4.364.249,00 per il 1999.

Tali perdite sono state indicate, per l'intero ammontare, nella dichiarazione dei redditi modello Unico 2006 (relativa al periodo d'imposta 2005) e, specificamente, sono state evidenziate nel quadro relativo alle perdite di impresa non compensate.

Posto che la società APT ha presentato le dichiarazioni dei redditi, relative ai periodi d'imposta 1998 (seconda metà) e 1999, in aderenza al dettato della L.62/2005 e nel rispetto del termine stabilito (11 luglio 2005), il diritto ad utilizzare le perdite maturate nei predetti periodi (e, correlativamente, di computare quelle non utilizzate, in diminuzione del reddito dei periodi d'imposta successivi) si ritiene debba decorrere dalla presentazione (nei termini voluti dalla legge) di tali dichiarazioni.

Le perdite, dunque, sono riportabili a partire dal 2005 ed il loro utilizzo deve avvenire (altrimenti decade dal diritto) fino a concorrenza dell'ammontare del reddito imponibile di ciascun periodo d'imposta a partire da quello oggetto di dichiarazione: nel caso, a partire dal 2005. Pertanto le perdite (relative ai periodi d'imposta 1998 e 1999) hanno trovato completa copertura nei tre esercizi 2005, 2006 e 2007, avendo la società altresì provveduto, ove necessario, alla "correzione" della dichiarazione.

Al fine di poter utilizzare le suddette perdite la Società ha presentato all'Amministrazione finanziaria, entro il 1° ottobre 2007, una dichiarazione integrativa di quella redatta sul modello Unico 2006 (relativa ai redditi realizzati nel 2005), computando le perdite di che trattasi in diminuzione del reddito imponibile del periodo, fino a concorrenza dell'ammontare del reddito stesso (2.656.626,00). L'eccedenza residua non compensata è stata riportata ed utilizzata per diminuire il reddito imponibile del periodo di Imposta 2006 (pari ad Euro 2.225.553,00), attraverso la presentazione del modello Unico 2007 integrativo; la parte residua che ammonta ad Euro 1.628.471,00 è stata utilizzata in sede di determinazione del reddito imponibile dell'anno 2007.

Riassumendo, poiché l'IRES di competenza degli esercizi 2005 e 2006 è stata versata nei termini ordinari, la Società ha già chiesto a rimborso, mediante la presentazione del modello Unico integrativo, sia l'imposta versata per il 2005 (pari ad Euro 876.687,00) che quella versata per l'anno 2006 (pari ad Euro 734.432,00).

Si evidenzia che la presentazione del modello Unico integrativo per i periodi d'imposta 2005 e 2006 ha comportato la contabilizzazione di crediti di imposta per complessivi Euro 1.611.119,00, dei quali € 58.066,00 sono stati già rimborsati dall'Agenzia Entrate nel corso dell'esercizio 2010.

Come già indicato nel commento della voce Crediti tributari, si evidenzia che a seguito della notifica dell'Avviso di irregolarità effettuata dall'Agenzia delle Entrate di Gorizia in data 30.09.2010, relativamente al modello Unico 2008, imposte sul reddito IRES, periodo d'imposta 2007, la società ha presentato ricorso avverso la cartella di pagamento contenente l'iscrizione a ruolo alla Commissione Tributaria Provinciale di Gorizia. I primi due gradi di giudizio si sono conclusi con sentenze emesse a favore dell'operato della società; il contenzioso tributario è attualmente pendente presso la Corte Suprema di Cassazione.

Imposte differite e anticipate

Nei seguenti prospetti sono analiticamente indicate:

- la descrizione delle differenze temporanee che hanno comportato la rilevazione di imposte differite e anticipate, specificando l'aliquota applicata e le variazioni rispetto all'esercizio precedente
- gli importi accreditati o addebitati a conto economico oppure a patrimonio netto

- le voci escluse dal computo e le relative motivazioni.

A completamento dei dati elencati, si precisa che:

- le imposte differite passive vengono calcolate utilizzando le aliquote medie attese nel periodo in cui le differenze temporanee si riverseranno;
- le attività per imposte anticipate sono state iscritte in quanto esiste la ragionevole certezza che nel periodo in cui le differenze temporanee si riverseranno, il reddito imponibile non sarà inferiore a tali differenze.

Inoltre, conformemente a quanto previsto dal Principio Contabile n. 25 CNDCEr, è stato riportato il dettaglio della riconciliazione tra l'onere fiscale risultante dal Bilancio e l'onere fiscale teorico.

Aliquote	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
IRES	24%	24%	24%	24%	24%	24%
IRAP	4,20%	4,20%	4,20%	4,20%	4,20%	4,20%

TABELLA DI SVILUPPO CALCOLI PER LA FISCALITA' DIFFERITA

Descrizione	2016	2017	2018	2019	2020	Totale
<i>Differenze temporanee imponibili</i>						
Plusvalenze rateizzate	79.695	67.295	39.665	23.065		209.718
Totale diff. temp. imponibili	79.695	67.295	39.665	23.065	0	209.718
IRES differita	19.127	16.151	9.519	5.535		50.332
IRAP differita	0	0	0	0	0	0
Imposte differite totali	19.127	16.151	9.519	5.535	0	50.332
<i>Differenze temporanee deducibili</i>						
Accant.fondo sval.crediti tassato	10.000	44.984				54.984
Accant.fondo rischi (cause legali)	30.000	87.092				117.092
Accant.fondo rischi (legali no Irap)	0	3.408				3.408
Accant.fondo rischi (franchigie ass.)	10.000	5.000				15.000
Svalutazione partecipazioni		36.699				36.699
Totale diff. temp. deducibili	50.000	177.183	0	0	0	227.183
IRES anticipata	12.000	42.524	0	0	0	54.524
IRAP anticipata	1.680	3.868	0	0		5.548
Imposte anticipate totali	13.680	46.392	0	0	0	60.072

IMPOSTE ANTICIPATE: TABELLA DI RAFFRONTO CON L'ESERCIZIO PRECEDENTE

<i>Descrizione</i>	<i>Esercizio 2016</i>		<i>Esercizio 2015</i>	
	<i>Totale differenze temporanee</i>	<i>Effetto fiscale</i>	<i>Totale differenze temporanee</i>	<i>Effetto fiscale</i>
Imposte differite	209.718	50.332	193.430	49.082
Imposte anticipate	227.183	60.072	405.726	110.019
<i>Fiscalità anticipata netta</i>	17.465	9.740	212.296	60.937

Per l'esercizio 2016 è stato addebitato a conto economico l'importo pari alla differenza tra la fiscalità anticipata netta dell'esercizio e quella dell'esercizio precedente. Risulta quindi iscritto alla voce 20) del conto economico il decremento netto della voce Crediti per imposte anticipate originato dall'effetto reversal delle variazioni temporanee degli esercizi precedenti, al netto delle variazioni temporanee in aumento del reddito imponibile dell'esercizio e corrispondente a Euro 49.590.

E' stata inoltre adeguata la previsione per imposte anticipate nette, al fine di tenere conto del cambiamento dell'aliquota IRES che, dall'esercizio 2017 passerà al 24%, rilevando una sopravvenienza passiva per l'importo corrispondente (€ 1.607).

Prospetto di riconciliazione IRES/IRAP

Inoltre, conformemente a quanto previsto dal Principio Contabile OIC n. 25, viene riportato il dettaglio della riconciliazione tra l'onere fiscale risultante dal Bilancio e l'onere fiscale teorico.

	<i>IRES</i>	<i>IMPONIBILE</i>	<i>% IRES</i>
<i>Risultato prima delle imposte e IRES teorica</i>		4.340.372	1.193.602
<u><i>Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi</i></u>		-16.288	
<i>Derivanti da esercizio corrente</i>		-92.258	
Plusvalenze da alienazione beni strumentali rateizzate		-92.258	
<i>Derivanti da esercizi precedenti</i>		75.970	
Plusvalenze da alienazione beni strumentali rateizzate		75.970	
<i>IRES differita</i>			-1.250
<u><i>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi</i></u>		-176.751	
<i>Derivanti da esercizio corrente</i>		6.392	
Compensi amministratori non corrisposti		0	
Accantonamento a fondo rischi per oneri contratto collettivo		0	
Accantonamento a fondo rischi su crediti tassato		117	
Accantonamento a fondo rischi diversi		6.275	
<i>Derivanti da esercizi precedenti</i>		-183.143	
Compensi amministratori corrisposti (da esercizi precedenti)		-34.701	

Utilizzo fondo rischi su crediti tassato	-26.270	
Utilizzo fondo rinnovo CCNL (storno)	-113.862	
Utilizzo Fondo rischi generici per spese utenze	-1.735	
Utilizzo fondo rischi franchige assicurative e spese legali	-6.575	
<i>IRES anticipata</i>		<u>-48.255</u>
<u>Differenze permanenti</u>	-1.024.129	-281.635
Ammortamenti non deducibili su autovetture e telefonia	16.342	
Costi indeducibili autovetture	12.222	
Costi indeducibili telefonia	7.907	
Imposta Comunale sugli Immobili - quota indeducibile	1.494	
Sopravvenienze passive indeducibili	3.611	
Quota SSN dei premi RC autoveicoli	20.671	
Altri costi non deducibili	23.690	
Spese di rappresentanza non inerenti	4.812	
Rimborsi sinistri e plusvalenze autovetture e telefonia	-3.537	
Deduzione IRAP sul costo del personale	-37.529	
Credito per accise iscritto a conto economico	-471.851	
Deduzione per incremento patrimonio netto	-506.159	
Plusvalenze vendita autovetture parzialmente imponibili	-2.246	
Quota pari al 95% dei dividendi	-93.556	
<i>TOTALE imponibile IRES e IRES effettiva</i>	3.123.204	858.881

IRAP	IMPONIBILE	% IRAP
<i>Differenza tra componenti positivi e negativi IRAP</i>	13.636.185	
<u>Ricavi non rilevanti ai fini IRAP</u>	145.500	
Contributi a fronte di costi del personale non dedotti	9.430	
Sopravvenienze attive su costi del personale non dedotti	22.208	
Sopravvenienze attive da storno fondo rinnovo CCNL	113.862	
<u>Costi non rilevanti ai fini IRAP</u>	222.099	
Assicurazioni r.c. professionale, C.d.A., fideiussioni, altri servizi	46.720	
Compensi agli amministratori (e relativi contributi)	140.846	
Compensi per collaborazioni (e relativi contributi)	22.389	
Rimborsi spese amministratori	914	
Oneri finanziari compresi nel conto "spese bancarie"	9.362	
Imposta Municipale Unica	1.868	
<i>Base imponibile IRAP e imposta teorica</i>	13.712.784	575.937

<u>Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi</u>	0	
Derivanti da esercizio corrente	0	
Derivanti da esercizio precedente	0	
IRAP differita		0
<u>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi</u>	-8.310	
Derivanti da esercizio corrente	0	
Derivanti da esercizi precedenti	-8.310	
Utilizzo fondo spese per utenze	-1.735	
Utilizzo fondo spese legali recupero crediti	-5.728	
Utilizzo fondo rischi franchigie assicurative e spese legali	-847	
IRAP anticipata		-349
<u>Differenze permanenti</u>	-9.543.166	-400.813
Spese di rappresentanza non inerenti	4.812	
Sopravvenienze passive non deducibili	3.611	
Quota SSN premi assicurazione RC auto	20.671	
Credito per accise iscritto a conto economico	-471.851	
INAIL dell'esercizio	-116.094	
Costi del personale deducibili relativi a disabili	-20.858	
Altri costi del personale deducibili ai fini Irap	-192.256	
Deduzione costo del personale a tempo indeterminato	-8.771.201	
TOTALE imponibile IRAP e IRAP con aliquota ordinaria	4.161.308	174.775

Altre informazioni

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

Dati sull'occupazione

Nel seguente prospetto è indicato il numero medio dei dipendenti, ripartito per categoria e calcolato considerando la media giornaliera e con analisi dell'andamento nel triennio 2014/2016:.

	Anno 2016	Anno 2015	Anno 2014
Numero dirigenti	1	1	1

Numero quadri	2	3	3
Numero impiegati	25	24	24
Numero operai	184	182	180
Totale	212	210	200

Compensi, anticipazioni e crediti concessi ad amministratori e sindaci e impegni assunti per loro conto

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

	Amministratori	Sindaci
Compensi	120.799	50.000
Anticipazioni	-	-
Crediti	-	-
Impegni assunti per loro conto per effetto di garanzie prestate	-	-

I compesni erogati al Collegio Sindacale, come indicato nella tabella sopra riportata, si riferiscono sia all'incarico per la revisione legale dei conti, che all'attività di verifica sulla corretta gestione della società.

Compensi al revisore legale o società di revisione

Si precisa che per la società non è presente l'organo di revisione legale dei conti.

Categorie di azioni emesse dalla società

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

Non esistono categorie di azioni diverse da quelle ordinarie e tutte le azioni sottoscritte risultano interamente versate.

Categoria azioni	Numero	Valore Nominale	Capitale sociale
Azioni ordinarie			
Consistenza iniziale	10.000	516,46000	5.164.600
Sottoscrizione dell'esercizio	-	-	

Categoria azioni	Numero	Valore Nominale	Capitale sociale
Riduzione dell'esercizio	-	-	
Consistenza finale	10.000	516,46000	5.164.600

Titoli emessi dalla società

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

Dettagli sugli altri strumenti finanziari emessi dalla società

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

Impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale

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

	Importo
Garanzie prestate	2.469.137
di cui reali	-

Si evidenzia che le garanzie prestate dalla società consistono in fideiussioni prestate a terzi. Le stesse sono costituite:

- per € 318.142 dalle fideiussioni prestate, tramite la Banca di Cividale S.p.a, a favore di diversi soggetti, tra i quali:
 - l'Agenzia delle Entrate, per € 255.632 a fronte del rimborso IVA richiesto per l'anno 2015;
 - il Comune di Monfalcone, per € 47.710;
 - altri comuni della provincia, per € 14.800 complessivi.
- per Euro 2.119.931 dalla fideiussione prestata tramite AfiCurci a favore della Amministrazione Provinciale di Gorizia a garanzia dell'eventuale risarcimento di danni subiti dalla Provincia di Gorizia quale Ente concedente il servizio di trasporto pubblico di interesse provinciale, in caso di inadempimento od inesatto adempimento del contratto. La fideiussione è stata prorogata a seguito dell'avvenuta proroga del contratto di servizio per il trasporto pubblico locale e scadrà il 31.12.2017;
- per Euro 31.064 dalle fideiussioni prestate tramite la Cassa di Risparmio del Friuli Venezia Giulia S.p.A., a favore della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia Direzione Regionale della Viabilità e dei Trasporti, con validità fino a revoca.

Patrimoni destinati ad uno specifico affare

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

Finanziamenti destinati ad uno specifico affare

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

Informazioni sulle operazioni con parti correlate

Ai fini di quanto disposto dalla normativa vigente, nel corso dell'esercizio non sono state effettuate operazioni con parti correlate.

Informazioni sugli accordi non risultanti dallo stato patrimoniale

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

Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Con riferimento al punto 22-quater dell'art. 2427 del codice civile, non si segnalano fatti di rilievo successivi alla chiusura dell'esercizio, che abbiano inciso in maniera rilevante sull'andamento patrimoniale, finanziario ed economico della società.

Imprese che redigono il bilancio consolidato dell'insieme più grande/più piccolo di imprese di cui si fa parte in quanto impresa controllata

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

Informazioni relative agli strumenti finanziari derivati ex art. 2427-bis del Codice Civile

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

Prospetto riepilogativo del bilancio della società che esercita l'attività di direzione e coordinamento

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

Informazioni richieste dalla legge in merito a startup e PMI innovative

Si evidenzia che la società non rientra nella fattispecie della startup o della piccola/media impresa innovativa..

Proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite

Signori Soci, alla luce di quanto sopra esposto, l'organo amministrativo Vi propone di destinare come segue l'utile d'esercizio, pari a € 3.257.126:

- mediante accantonamento alla riserva straordinaria per Euro 2.257.126,00;
- mediante distribuzione agli azionisti per Euro 1.000.000,00 corrispondenti ad Euro 100,00 per ogni azione.

Si informano i signori Soci che, avendo la riserva legale già raggiunto il valore minimo previsto dal Codice Civile, pari al 20% del capitale sociale, non si rende più necessario alcun accantonamento a tale riserva.

Considerazioni finali

Signori Soci, Vi confermiamo che il presente bilancio, composto da stato patrimoniale, conto economico, rendiconto finanziario e nota integrativa rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria della società, nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle scritture contabili. Vi invitiamo pertanto ad approvare il progetto di bilancio al 31/12/2016 unitamente con la proposta di destinazione del risultato d'esercizio, così come predisposto dall'organo amministrativo.

Il Bilancio è vero e reale e corrisponde alle scritture contabili

Gorizia, 30/03/2017

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

SARA CUMAR

Allegati: Movimenti delle Immobilizzazioni**Movimenti delle Immobilizzazioni Immateriali**

Descrizione	Dettaglio	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
<i>concessioni, licenze, marchi e diritti simili</i>								
	LICENZE D'USO (SOFTWARE APPLICATIVO)	263.325	-	263.325	3.955	-	7.950	259.330
	SITO INTERNET	58.850	-	58.850	-	-	3.880	54.970
	FONDO AMMORTAMENTO SOFTWARE	-	242.397-	242.397-	-	-	-	242.397-
	FONDO AMMORTAMENTO SITO INTERNET	-	54.970-	54.970-	-	-	-	54.970-
Totale		322.175	297.367-	24.808	3.955	-	11.830	16.933
<i>immobilizzazioni in corso e acconti</i>								
	IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO	3.680	-	3.680	-	-	-	3.680
Totale		3.680	-	3.680	-	-	-	3.680
<i>altre</i>								
	COSTI DI REALIZZ.SISTEMA OPERATIVO AZIENDALE	156.425	-	156.425	-	-	-	156.425
	SPESE MANUTENZIONE INCREM. SU BENI TERZI	552.814	-	552.814	-	-	-	552.814
	ALTRI ONERI PLURIENNALI	155.700	-	155.700	-	-	-	155.700

Descrizione	Dettaglio	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
	F.DO AMMORTAMENTO SISTEMA OPERATIVO AZIENDALE	-	143.248-	143.248-	-	-	10.986	154.234-
	F.DO AMMORTAMENTO MANUTENZIONI INCREM. SU BENI DI TERZI	-	514.789-	514.789-	-	-	25.217	540.006-
	F.DO AMMORTAMENTO ALTRI ONERI PLURIENNALI	-	140.450-	140.450-	-	-	13.083	153.533-
Totale		864.939	798.487-	66.452	-	-	49.286	17.166
Descrizione	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale	
concessioni, licenze, marchi e diritti simili	322.175	297.367-	24.808	3.955	-	11.830	16.933	
immobilizzazioni in corso e acconti	3.680	-	3.680	-	-	-	3.680	
altre	864.939	798.487-	66.452	-	-	49.286	17.166	
Totale	1.190.794	1.095.854-	94.940	3.955	-	61.116	37.779	

Nel corso dell'esercizio sono state capitalizzate nella voce "Software in licenza d'uso" le spese per l'acquisto di licenze software antivirus e della licenza Project.

Nella voce Immobilizzazioni in corso e acconti risultano iscritte le spese di natura pluriennale, sostenute per studi e progetti ancora in fase di attuazione alla data di chiusura dell'esercizio. In particolare per l'esercizio 2016 la voce comprende esclusivamente gli acconti versati a fornitori di servizi e beni immateriali ad utilità pluriennale, per l'implementazione del sito internet.

Nel conto Altri oneri pluriennali, compreso nella voce "Altre", risultano iscritte le spese relative allo sviluppo del Progetto Rebus relativo alla misurazione e valutazione del fenomeno dell'evasione tariffaria, nonché le spese pluriennali sostenute per la contrazione del mutuo passivo finalizzato al finanziamento delle spese per la realizzazione della nuova sede sociale.

Movimenti delle Immobilizzazioni Materiali

Descrizione	Dettaglio	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
<i>terreni e fabbricati</i>								
	FABBRICATO INDUSTRIALE	3.628.302	-	3.628.302	-	-	-	3.628.302
	COSTRUZIONI LEGGERE EXTRAURB.	738.465	-	738.465	10.895	-	-	749.360
	FABBRICATO SEDE	2.214.412	-	2.214.412	-	-	-	2.214.412
	COSTRUZIONI LEGGERE URBANO	659.786	-	659.786	-	-	-	659.786
	F.DO AMMORTAM.FABBRICATO INDUSTRIALE	-	1.352.354-	1.352.354-	-	-	145.133	1.497.487-
	F.DO AMMORTAM. COSTRUZ. LEGGERE EXTR.	-	497.365-	497.365-	-	-	55.599	552.964-
	F.DO AMMORT.FABBRICATO SEDE	-	165.573-	165.573-	-	-	66.432	232.005-
	F.DO AMMORTAM. COSTRUZ. LEGGERE URB.	-	470.032-	470.032-	-	-	45.613	515.645-
Totale		7.240.965	2.485.324-	4.755.641	10.895	-	312.777	4.453.759
<i>Impianti e macchinario</i>								
	MACCHINARI D'ESER. E IMPIANTI EXTR.	571.020	-	571.020	-	-	-	571.020
	IMPIANTO ARIA CONDIZIONATA TPL EXTR.	2.938	-	2.938	2.300	-	-	5.238
	IMPIANTO DI SICUREZZA TPL EXTR.	52.248	-	52.248	-	-	-	52.248
	MACCHINARI D'ESERC. E IMPIANTI URB.	91.344	-	91.344	-	-	-	91.344
	IMPIANTO ARIA CONDIZIONATA TPL URB.	1.789	-	1.789	-	-	-	1.789
	F.DO AMMOR.MACCHINARI-IMPIANTI EXTR.	-	482.144-	482.144-	-	-	24.821	506.965-

Descrizione	Dettaglio	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
	F.DO AMMOR. ARIA CONDIZ. UFF. EXTR.	-	2.779-	2.779-	-	-	389	3.168-
	F.DO AMMOR. IMPIANTO DI SICUR. EXTR.	-	25.488-	25.488-	-	-	7.876	33.364-
	F.DO AMMOR. IMPIANTI-MACCHINARI URB.	-	48.626-	48.626-	-	-	6.835	55.461-
	F.DO AMMOR. ARIA CONDIZ. UFF. URB.	-	663-	663-	-	-	322	985-
Totale		719.339	559.700-	159.639	2.300	-	40.243	121.696
<i>attrezzature industriali e commerciali</i>								
	ATTREZZ. E UTENSILI TPL EXTRAURB.	151.789	-	151.789	9.889	-	-	161.678
	ATTREZZATURE SPECIFICHE EXTR.	536.802	-	536.802	26.818	-	-	563.620
	ATTREZZ. E UTENSILI TPL URBANO	14.837	-	14.837	-	-	-	14.837
	ATTREZZATURE SPECIFICHE URBANO	403.817	-	403.817	-	-	-	403.817
	ATTREZZATURE SPECIFICHE NOLEGGIO	5.596	-	5.596	-	-	-	5.596
	F.DO AMMOR. ATTREZZ. E UTENSILI EXTR.	-	128.397-	128.397-	-	-	11.426	139.823-
	F.DO AMMOR.ATTREZZ.SPECIF.EXTR.	-	444.500-	444.500-	-	-	34.100	478.600-
	F.DO AMMOR. ATTREZZ. E UTENSILI URB.	-	12.668-	12.668-	-	-	1.119	13.787-
	F.DO AMMOR.ATTREZZ.SPECIF.URBANO	-	394.499-	394.499-	-	-	5.245	399.744-
	F.DO AMMOR.ATTREZZ.SPECIF.NOLEGGIO	-	5.266-	5.266-	-	-	256	5.522-
	Arrotondamento							1-
Totale		1.112.841	985.330-	127.511	36.707	-	52.146	112.071
<i>altri beni</i>								

Descrizione	Dettaglio	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
MATERIALE ROTABILE TPL EXTRAURB.		16.088.957	-	16.088.957	2.213.460	1.398.049	-	16.904.368
AUTOVEETTURE E MOTO TPL EXTRAURB.		111.564	-	111.564	33.636	27.406	-	117.794
AUTOMEZZI - (FURGONI) TPL EXTRAURB.		112.395	-	112.395	14.377	13.395	-	113.377
MATERIALE ROTABILE SERVIZIO NOLEGGIO		1.863.411	-	1.863.411	3.000	9.296	-	1.857.115
MATERIALE ROTABILE TPL URBANO		7.432.891	-	7.432.891	842.000	289.896	-	7.984.995
MOBILI E ARREDI TPL EXTRAURB.		231.905	-	231.905	4.090	372	-	235.623
MOBILI E ARREDI TPL URBANO		20.769	-	20.769	-	-	-	20.769
MACCHINE D'UFFICIO ELETTR. TPL EXTR.		356.966	-	356.966	9.377	7.333	-	359.010
MACCHINE D'UFFICIO ELETTR. TPL URB.		72.228	-	72.228	-	350	-	71.878
F.DO AMMOR. MATERIALE ROTABILE EXTR.		-	11.943.077-	11.943.077-	-	1.398.049-	1.221.595	11.766.623-
F.DO AMMOR. AUTOVEETTURE-MOTO EXTR.		-	89.130-	89.130-	-	27.406-	17.378	79.102-
F.DO AMMOR. AUTOMEZZI(FURGONI) EXTR.		-	95.781-	95.781-	-	13.395-	8.443	90.829-
F.DO AMMOR. MATERIALE ROTABILE NOL.		-	1.518.162-	1.518.162-	-	9.296-	165.800	1.674.666-
F.DO AMMOR. MATERIALE ROTABILE URB.		-	5.720.989-	5.720.989-	-	289.896-	565.731	5.996.824-
F.DO AMMOR. MOBILI E ARREDI EXTR.		-	168.711-	168.711-	-	372-	12.564	180.903-
F.DO AMMOR. MACCHINE D'UFFICIO EXTR.		-	299.608-	299.608-	-	7.268-	20.713	313.053-
F.DO AMMOR. MOBILI E ARREDI URBANO		-	20.721-	20.721-	-	-	48	20.769-
F.DO AMMOR. MACCHINE D'UFFICIO URB.		-	65.501-	65.501-	-	350-	1.922	67.073-
Arrotondamento								1-
Totale		26.291.086	19.921.680-	6.369.406	3.119.940	65	2.014.194	7.475.086

Descrizione	Dettaglio	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
<i>immobilizzazioni in corso e acconti</i>								
IMMOBILIZZ. IN CORSO E ACCONTI	70.002	70.002	-	70.002	10.800	23.945	-	56.857
Totale	70.002	70.002	-	70.002	10.800	23.945	-	56.857

Descrizione	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Arrotondamento	Consist. Finale
terreni e fabbricati	7.240.965	2.485.324-	4.755.641	10.895	-	312.777	-	4.453.759
impianti e macchinario	719.339	559.700-	159.639	2.300	-	40.243	-	121.696
attrezzature industriali e commerciali	1.112.840	985.330-	127.510	36.713	6	52.146	-	112.071
altri beni	26.291.085	19.921.680-	6.369.405	3.119.940	65	2.014.193	1-	7.475.086
immobilizzazioni in corso e acconti	70.002	-	70.002	10.800	23.945	-	-	56.857
Totale	35.434.231	23.952.034-	11.482.197	3.180.648	24.016	2.419.359	1-	12.219.469

Movimenti delle Immobilizzazioni Finanziarie

Descrizione	Dettaglio	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
<i>imprese collegate</i>								
PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE		25.047	-	25.047	-	-	-	25.047
Totale		25.047	-	25.047	-	-	-	25.047

Descrizione	Dettaglio	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
<i>altre imprese</i>								
	PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE	1.944.703	-	1.944.703	-	-	-	1.944.703
Totale		1.944.703	-	1.944.703	-	-	-	1.944.703
<i>verso altri</i>								
	CREDITI V/INPS PER RIVAL. TFR	173.284	-	173.284	39.992	5.636	-	207.640
	DEPOSITI CAUZIONALI	32.071	-	32.071	4.381	5.403	-	31.049
Totale		205.355	-	205.355	44.373	11.039	-	238.689

I "Depositi cauzionali" iscritti nell'attivo sono principalmente da ricondurre alle cauzioni versate dalla Società a partire dall'esercizio 2009 in relazione a contratti di locazione stipulati per l'utilizzo di immobili ad uso ufficio e biglietteria, nonché per l'utilizzo dei parcheggi autobus. Inoltre risultano iscritti nella voce in esame le cauzioni pagate a fronte dell'occupazione del suolo pubblico per l'effettuazione degli scavi necessari all'installazione delle paline "intelligenti" e delle pensiline.

Descrizione	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
imprese collegate	25.047	-	25.047	-	-	-	25.047
altre imprese	1.944.703	-	1.944.703	-	-	-	1.944.703
verso altri	205.355	-	205.355	44.373	11.039	-	238.689
Totale	2.175.105	-	2.175.105	44.373	11.039	-	2.208.439

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

Sede legale: VIA CADUTI DI AN NASIRIYAH 6 GORIZIA (GO)

Iscritta al Registro Imprese di GORIZIA

C.F. e numero iscrizione: 00505830315

Iscritta al R.E.A. di GORIZIA n. 56871

Capitale Sociale sottoscritto € 5.164.600,00 Interamente versato

Partita IVA: 00505830315

Variazioni di Bilancio

Bilancio Ordinario al 31/12/2016

Stato Patrimoniale Attivo

Descrizione Voce	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Diff.	Diff. %
B) Immobilizzazioni	14.465.687	13.752.242		
I - Immobilizzazioni immateriali	37.779	94.940	(57.161)	(60,21)
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	16.933	24.808	(7.875)	(31,74)
6) immobilizzazioni in corso e acconti	3.680	3.680		
7) altre	17.166	66.452	(49.286)	(74,17)
<i>Totale immobilizzazioni immateriali</i>	<i>37.779</i>	<i>94.940</i>	<i>(57.161)</i>	<i>(60,21)</i>
II - Immobilizzazioni materiali	12.219.469	11.482.197	737.272	6,42
1) terreni e fabbricati	4.453.759	4.755.641	(301.882)	(6,35)
2) impianti e macchinario	121.696	159.639	(37.943)	(23,77)
3) attrezzature industriali e commerciali	112.071	127.510	(15.439)	(12,11)
4) altri beni	7.475.086	6.369.405	1.105.681	17,36
5) immobilizzazioni in corso e acconti	56.857	70.002	(13.145)	(18,78)
<i>Totale immobilizzazioni materiali</i>	<i>12.219.469</i>	<i>11.482.197</i>	<i>737.272</i>	<i>6,42</i>
III - Immobilizzazioni finanziarie	2.208.439	2.175.105	33.334	1,53
1) partecipazioni in	1.969.750	1.969.750		
b) imprese collegate	25.047	25.047		
d-bis) altre imprese	1.944.703	1.944.703		

Descrizione Voce	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Diff.	Diff. %
<i>Totale partecipazioni</i>	1.969.750	1.969.750		
2) crediti	238.689	205.355	33.334	16,23
d-bis) verso altri	238.689	205.355	33.334	16,23
esigibili oltre l'esercizio successivo	238.689	205.355	33.334	16,23
<i>Totale crediti</i>	238.689	205.355	33.334	16,23
<i>Totale immobilizzazioni finanziarie</i>	2.208.439	2.175.105	33.334	1,53
<i>Totale immobilizzazioni (B)</i>	14.465.687	13.752.242	713.445	5,19
C) Attivo circolante	29.484.037	28.898.412		
I - Rimanenze	361.050	418.959	(57.909)	(13,82)
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	361.050	418.959	(57.909)	(13,82)
<i>Totale rimanenze</i>	361.050	418.959	(57.909)	(13,82)
II - Crediti	6.497.907	6.136.304	361.603	5,89
1) verso clienti	2.193.856	2.411.887	(218.031)	(9,04)
esigibili entro l'esercizio successivo	2.193.856	2.411.887	(218.031)	(9,04)
3) verso imprese collegate	15.292	15.292		
esigibili entro l'esercizio successivo	15.292	15.292		
5-bis) crediti tributari	3.751.635	3.160.524	591.111	18,70
esigibili entro l'esercizio successivo	1.808.830	1.217.720	591.110	48,54
esigibili oltre l'esercizio successivo	1.942.805	1.942.804	1	
5-ter) imposte anticipate	9.740	60.937	(51.197)	(84,02)
5-quater) verso altri	527.384	487.664	39.720	8,14
esigibili entro l'esercizio successivo	527.384	487.664	39.720	8,14
<i>Totale crediti</i>	6.497.907	6.136.304	361.603	5,89
IV - Disponibilita' liquide	22.625.080	22.343.149	281.931	1,26
1) depositi bancari e postali	22.589.820	22.323.985	265.835	1,19
3) danaro e valori in cassa	35.260	19.164	16.096	83,99
<i>Totale disponibilita' liquide</i>	22.625.080	22.343.149	281.931	1,26
<i>Totale attivo circolante (C)</i>	29.484.037	28.898.412	585.625	2,03
D) Ratei e risconti	21.300	30.997	(9.697)	(31,28)
<i>Totale attivo</i>	43.971.024	42.681.651	1.289.373	3,02

Stato Patrimoniale Passivo

Descrizione Voce	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Diff.	Diff. %
A) Patrimonio netto	37.361.035	35.603.912	1.757.123	4,94
I - Capitale	5.164.600	5.164.600		
II - Riserva da soprapprezzo delle azioni	2.057.564	2.057.564		
III - Riserve di rivalutazione	1.164.336	1.164.336		
IV - Riserva legale	1.135.870	1.135.870		
VI - Altre riserve, distintamente indicate	24.581.539	21.908.409	2.673.130	12,20
Riserva straordinaria	24.581.541	21.908.408	2.673.133	12,20
Varie altre riserve	(2)	1	(3)	(300,00)
<i>Totale altre riserve</i>	<i>24.581.539</i>	<i>21.908.409</i>	<i>2.673.130</i>	<i>12,20</i>
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	3.257.126	4.173.133	(916.007)	(21,95)
Totale patrimonio netto	37.361.035	35.603.912	1.757.123	4,94
B) Fondi per rischi e oneri	525.252	641.149		
4) altri	525.252	641.149	(115.897)	(18,08)
<i>Totale fondi per rischi ed oneri</i>	<i>525.252</i>	<i>641.149</i>	<i>(115.897)</i>	<i>(18,08)</i>
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	2.181.361	2.212.059	(30.698)	(1,39)
D) Debiti	3.232.635	3.531.808		
4) debiti verso banche	663.623	1.074.703	(411.080)	(38,25)
esigibili entro l'esercizio successivo	435.599	411.080	24.519	5,96
esigibili oltre l'esercizio successivo	228.024	663.623	(435.599)	(65,64)
7) debiti verso fornitori	1.034.056	846.698	187.358	22,13
esigibili entro l'esercizio successivo	1.034.056	846.698	187.358	22,13
11) debiti verso controllanti		2.013	(2.013)	(100,00)
esigibili entro l'esercizio successivo		2.013	(2.013)	(100,00)
12) debiti tributari	255.274	382.841	(127.567)	(33,32)
esigibili entro l'esercizio successivo	255.274	382.841	(127.567)	(33,32)
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	396.821	404.591	(7.770)	(1,92)
esigibili entro l'esercizio successivo	396.821	404.591	(7.770)	(1,92)
14) altri debiti	882.861	820.962	61.899	7,54
esigibili entro l'esercizio successivo	882.861	820.962	61.899	7,54
<i>Totale debiti</i>	<i>3.232.635</i>	<i>3.531.808</i>	<i>(299.173)</i>	<i>(8,47)</i>
E) Ratei e risconti	670.741	692.723	(21.982)	(3,17)
<i>Totale passivo</i>	<i>43.971.024</i>	<i>42.681.651</i>	<i>1.289.373</i>	<i>3,02</i>

Conto Economico

Descrizione Voce	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Diff.	Diff. %
A) Valore della produzione	21.514.405	22.572.299		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	20.199.336	20.127.370	71.966	0,36
5) altri ricavi e proventi	1.315.069	2.444.929	(1.129.860)	(46,21)
contributi in conto esercizio	364.245	1.047.321	(683.076)	(65,22)
altri	950.824	1.397.608	(446.784)	(31,97)
<i>Totale altri ricavi e proventi</i>	<i>1.315.069</i>	<i>2.444.929</i>	<i>(1.129.860)</i>	<i>(46,21)</i>
<i>Totale valore della produzione</i>	<i>21.514.405</i>	<i>22.572.299</i>	<i>(1.057.894)</i>	<i>(4,69)</i>
B) Costi della produzione	17.493.194	17.234.256		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	2.793.290	3.078.383	(285.093)	(9,26)
7) per servizi	1.791.974	1.840.749	(48.775)	(2,65)
8) per godimento di beni di terzi	485.586	485.666	(80)	(0,02)
9) per il personale	9.606.699	9.318.333	288.366	3,09
a) salari e stipendi	6.817.270	6.672.627	144.643	2,17
b) oneri sociali	1.914.586	1.936.883	(22.297)	(1,15)
c) trattamento di fine rapporto	532.889	509.992	22.897	4,49
e) altri costi	341.954	198.831	143.123	71,98
<i>Totale costi per il personale</i>	<i>9.606.699</i>	<i>9.318.333</i>	<i>288.366</i>	<i>3,09</i>
10) ammortamenti e svalutazioni	2.482.474	2.225.430	257.044	11,55
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	61.115	82.273	(21.158)	(25,72)
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	2.419.359	2.135.724	283.635	13,28
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita' liquide	2.000	7.433	(5.433)	(73,09)
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	<i>2.482.474</i>	<i>2.225.430</i>	<i>257.044</i>	<i>11,55</i>
11) variazioni rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	57.908	17.388	40.520	233,03
12) accantonamenti per rischi	6.275	4.387	1.888	43,04
14) oneri diversi di gestione	268.988	263.920	5.068	1,92
<i>Totale costi della produzione</i>	<i>17.493.194</i>	<i>17.234.256</i>	<i>258.938</i>	<i>1,50</i>
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	4.021.211	5.338.043	(1.316.832)	(24,67)
C) Proventi e oneri finanziari	319.161	375.998		
15) proventi da partecipazioni	98.480	80.575	17.905	22,22
altri	98.480	80.575	17.905	22,22
<i>Totale proventi da partecipazioni</i>	<i>98.480</i>	<i>80.575</i>	<i>17.905</i>	<i>22,22</i>
16) altri proventi finanziari	259.580	351.588	(92.008)	(26,17)
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni		15.888	(15.888)	(100,00)

Descrizione Voce	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Diff.	Diff. %
d) proventi diversi dai precedenti	259.580	335.700	(76.120)	(22,68)
altri	259.580	335.700	(76.120)	(22,68)
<i>Totale proventi diversi dai precedenti</i>	<i>259.580</i>	<i>335.700</i>	<i>(76.120)</i>	<i>(22,68)</i>
<i>Totale altri proventi finanziari</i>	<i>259.580</i>	<i>351.588</i>	<i>(92.008)</i>	<i>(26,17)</i>
17) interessi ed altri oneri finanziari	38.899	56.165	(17.266)	(30,74)
altri	38.899	56.165	(17.266)	(30,74)
<i>Totale interessi e altri oneri finanziari</i>	<i>38.899</i>	<i>56.165</i>	<i>(17.266)</i>	<i>(30,74)</i>
<i>Totale proventi e oneri finanziari (15+16-17+-17-bis)</i>	<i>319.161</i>	<i>375.998</i>	<i>(56.837)</i>	<i>(15,12)</i>
Risultato prima delle imposte (A-B+-C+-D)	4.340.372	5.714.041	(1.373.669)	(24,04)
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	1.083.246	1.540.908		
imposte correnti	1.033.656	1.422.044	(388.388)	(27,31)
imposte differite e anticipate	49.590	118.864	(69.274)	(58,28)
<i>Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate</i>	<i>1.083.246</i>	<i>1.540.908</i>	<i>(457.662)</i>	<i>(29,70)</i>
21) Utile (perdita) dell'esercizio	3.257.126	4.173.133	(916.007)	(21,95)

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

Sede legale: VIA CADUTI DI AN NASIRIYAH 6 GORIZIA (GO)

Iscritta al Registro Imprese di GORIZIA

C.F. e numero iscrizione: 00505830315

Iscritta al R.E.A. di GORIZIA n. 56871

Capitale Sociale sottoscritto € 5.164.600,00 Interamente versato

Partita IVA: 00505830315

Indici di Bilancio

Bilancio Ordinario al 31/12/2016

Indici e margini di redditività

INDICE	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Variazione %
ROE			
= 23) Utile (perdita) dell'esercizio / A) Patrimonio netto	8,72 %	11,72 %	(25,60) %
L'indice misura la redditività del capitale proprio investito nell'impresa			
ROI			
= [A) Valore della produzione - A.5) Altri ricavi e proventi - B) Costi della produzione + B.14) Oneri diversi di gestione] / TOT. ATTIVO	6,77 %	7,40 %	(8,51) %
L'indice misura la redditività e l'efficienza del capitale investito rispetto all'operatività aziendale caratteristica			
ROS			
= [A) Valore della produzione - B) Costi della produzione] / A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	19,91 %	26,52 %	(24,92) %
L'indice misura la capacità reddituale dell'impresa di generare profitti dalle vendite ovvero il reddito operativo realizzato per ogni unità di ricavo			
ROA			
= [A) Valore della produzione - B) Costi della produzione] / TOT. ATTIVO	9,15 %	12,51 %	(26,86) %
L'indice misura la redditività del capitale investito con riferimento al risultato ante gestione finanziaria			
MOL SU RICAVI			
= [A) Valore della produzione - A.5) Altri ricavi e proventi - B) Costi della produzione + B.10) Ammortamenti e svalutazioni + B.14) Oneri diversi di gestione] / A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	27,02 %	26,74 %	1,05 %

INDICE	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Variazione %
L'indice misura il margine operativo lordo per ogni unità di ricavo			
Redditività della produzione			
= [A) Valore della produzione - B) Costi della produzione] / [(TOT. ATTIVO - B.III) Immobilizzazioni finanziarie + TOT. ATTIVO dell'esercizio di confronto - B.III) Immobilizzazioni finanziarie dell'esercizio di confronto) / 2]	9,78 %	13,18 %	(25,80) %
Esprime la redditività del capitale investito nell'attività produttiva ordinaria caratteristica e extracaratteristica. E' necessario considerare a denominatore il capitale mediamente investito nell'attività produttiva, cioè la semisomma dell'ammontare all'inizio e alla fine dell'esercizio del capitale investito al netto delle immobilizzazioni finanziarie			
Onerosità media dei finanziamenti			
= [C.17) Interessi ed altri oneri finanziari] / [(D) Debiti + D) Debiti dell'esercizio di confronto) / 2]	(1,15) %	(1,59) %	(27,67) %
Esprime l'onerosità media del capitale di debito. Il costo per interessi e' un valore che si forma progressivamente nell'arco dell'esercizio, al fine di comparare grandezze omogenee, e' necessario considerare a denominatore il capitale di debito mediamente presente nell'impresa. Tale valor medio e' la semisomma dell'ammontare dei debiti all'inizio e alla fine dell'esercizio.			
M.O.L. (Margine operativo lordo)			
= [A) Valore della produzione - A.5) Altri ricavi e proventi - B) Costi della produzione + B.10) Ammortamenti e svalutazioni + B.14) Oneri diversi di gestione]	5.457.604	5.382.464	1,40 %
Il margine evidenzia se l'impresa realizza un'eccedenza di risultati dalla sola gestione ordinaria			
E.B.I.T. Integrale			
= [A) Valore della produzione - B) Costi della produzione + C.15) Proventi da partecipazioni + C.16) Altri proventi finanziari + C.17a) Utili e perdite su cambi + D) Rettifiche di valore di attività finanziarie + E) Proventi e oneri straordinari]	4.379.271	5.770.206	(24,11) %
E' il margine reddituale che misura il risultato d'esercizio tenendo conto del risultato dell'area accessoria, dell'area finanziaria (con esclusione degli oneri finanziari) e dell'area straordinaria.			

Indici di rotazione

INDICE	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Variazione %
Rotazione del capitale investito			
= A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni / TOT. ATTIVO	45,94 %	47,16 %	(2,59) %
L'indice misura il ricavo medio per unità di investimento			
Rotazione del circolante			
= A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni / C) Attivo circolante	68,51 %	69,65 %	(1,64) %
L'indice misura il ricavo medio per unità di capitale circolante cioè l'efficacia con cui l'impresa utilizza il capitale circolante per generare ricavi (in pratica quante volte il circolante è tramutato in ricavi di vendita)			
Rotazione del magazzino			
= A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni / C.I) Rimanenze	5.595 %	4.804 %	16,45 %
L'indice misura la capacità del magazzino di rinnovarsi per produrre nuovi ricavi			
Rotazione giacenza media di magazzino			
= [A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni] / [C.I) Rimanenze + C.I) Rimanenze - (A.2) Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti + A.3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione - B.11) Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci] / 2	51,79	47,06	10,05 %
Indica quante volte nel corso dell'esercizio il magazzino ritorna in forma liquida attraverso le vendite. Per una migliore analisi è opportuno considerare la giacenza media del magazzino nel corso dell'esercizio, assumendola nel valore della semisomma delle rimanenze iniziali e delle rimanenze finali. Tanto più questo indice è elevato tanto migliore è il dimensionamento medio del magazzino realizzato dall'impresa.			
Rotazione dei crediti commerciali			
= [A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni] / [(C.II.1) Crediti verso clienti + C.II.1) Crediti verso clienti dell'esercizio di confronto) / 2]	8,77	8,35	5,03 %
Indica la capacità dell'impresa di realizzare tempestivamente i propri crediti commerciali. Tanto più questo indice è elevato, tanto maggiore è la capacità dell'impresa di incassare i propri crediti commerciali.			

Indici patrimoniali e finanziari

INDICE	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Variazione %
Copertura delle immobilizzazioni			
= A) Patrimonio netto / B) Immobilizzazioni	258,27 %	258,90 %	(0,24) %
L'indice viene utilizzato per valutare l'equilibrio fra capitale proprio e investimenti fissi dell'impresa			
Banche su circolante			
= D.4) Debiti verso banche / C) Attivo circolante	2,25 %	3,72 %	(39,52) %
L'indice misura il grado di copertura del capitale circolante attraverso l'utilizzo di fonti di finanziamento bancario			
Banche a breve su circolante			
= D.4.1) Debiti verso banche esigibili entro l'esercizio successivo / C) Attivo circolante	1,48 %	1,42 %	4,23 %
L'indice determina, in percentuale, quanto le banche stiano finanziando sul breve le attività correnti dell'azienda			
Rapporto di indebitamento			
= [TOT.PASSIVO - A) Patrimonio netto] / TOT. ATTIVO	15,03 %	16,58 %	(9,35) %
L'indice esprime il rapporto fra il capitale di terzi e il totale dell'attivo patrimoniale			
Mezzi propri su capitale investito			
= A) Patrimonio netto / TOT. ATTIVO	84,97 %	83,42 %	1,86 %
L'indice misura il grado di patrimonializzazione dell'impresa e conseguentemente la sua indipendenza finanziaria da finanziamenti di terzi			
Oneri finanziari su fatturato			
= C.17) Interessi e altri oneri finanziari / A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	0,19 %	0,28 %	(32,14) %
L'indice esprime il rapporto tra gli oneri finanziari ed il fatturato dell'azienda			
Oneri finanziari su MOL			
= C.17) Interessi ed altri oneri finanziari / [A) Valore della produzione - A.5) Altri ricavi e proventi - B) Costi della produzione + B.10) Ammortamenti e svalutazioni + B.14) Oneri diversi di gestione]	0,71 %	1,04 %	(31,73) %
L'indice misura l'equilibrio finanziario di medio e lungo periodo			
Quoziente di indebitamento finanziario			
= [D.1) Debiti per obbligazioni + D.2) Debiti per obbligazioni convertibili + D.3) Debiti verso soci per finanziamenti + D.4) Debiti verso banche + D.5) Debiti verso altri finanziatori + D.8) Debiti rappresentati da titoli di credito + D.9) Debiti verso imprese controllate + D.10) Debiti verso imprese collegate + D.11) Debiti verso imprese controllanti] / A) Patrimonio Netto	0,02	0,03	(33,33) %
L'indice misura il rapporto tra il ricorso al capitale finanziamento (capitale di terzi, ottenuto a titolo oneroso e soggetto a restituzione) e il ricorso ai mezzi propri dell'azienda			

Indici di produttività

INDICE	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Variazione %
Valore aggiunto su fatturato			
= [A) Valore delle produzioni - B.6) Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci - B.7) Costi per servizi - B.8) Costi per godimento di beni di terzi - B.11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci] / A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	81,12 %	85,21 %	(4,80) %
L'indice misura la capacità del processo produttivo di creare valore aggiunto			
Costo del lavoro su fatturato			
= B.9) Costi per il personale / A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	47,56 %	46,30 %	2,72 %
L'indice rappresenta la capacità dell'azienda di coprire i costi delle risorse umane con le vendite.			

Indici di liquidità

INDICE	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Variazione %
Rapporto corrente			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti(\$) + C.I) Rimanenze + C.II) Crediti(\$\$) + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti] / [D) Debiti(\$\$\$) + E) Ratei e risconti]	749,66 %	756,15 %	(0,86) %
L'indice misura la capacità dell'azienda di far fronte ai debiti correnti con i crediti correnti intesi in senso lato (includendo quindi il magazzino)			
Indice di tesoreria primario			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti(\$) + C.II) Crediti(\$\$) + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti] / [D) Debiti(\$\$\$) + E) Ratei e risconti]	739,84 %	744,38 %	(0,61) %
L'indice misura la capacità dell'azienda di far fronte ai debiti correnti con le liquidità rappresentate da risorse monetarie liquide o da crediti a breve termine			
Giorni di credito ai clienti			
= [C.II.1) Crediti verso clienti / A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni]*360	39,10	43,14	(9,36) %
L'indice misura la durata media delle dilazioni nei pagamenti concesse ai clienti			
Giorni di credito dai fornitori			
= [D.7) Debiti verso fornitori / (B.6) Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci + B.7) Costi per servizi + B.8) Costi per godimento di beni di terzi]*360	73,41	56,40	30,16 %
L'indice misura la durata media delle dilazioni dei pagamenti concesse all'impresa dai fornitori			
Giorni di scorta			
= [C.I) Rimanenze / A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni]*360	6,43	7,49	(14,15) %
L'indice misura i giorni necessari affinché l'investimento in scorte ritorni per l'impresa disponibile in forma liquida			

INDICE	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Variazione %
Tasso di intensità dell'attivo circolante			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti(§) + C.I) Rimanenze + C.II) Crediti(§§) + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti] / A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	136,40 %	133,78 %	1,96 %
L'indice misura la capacità degli investimenti correnti a produrre reddito			
<p>(§) B.III.2) Crediti = B.III.2.a.#) Crediti verso imprese controllate + B.III.2.b.#) Crediti verso imprese collegate + B.III.2.c.#) Crediti verso controllanti + B.III.2.d.#) Crediti verso altri</p> <p>(§§) C.II) Crediti = C.II.1.#) Crediti verso clienti + C.II.2.#) Crediti verso imprese controllate + C.II.3.#) Crediti verso imprese collegate + C.II.4.#) Crediti verso controllanti + C.II.4-bis.#) Crediti tributari + C.II.4-ter.#) Imposte anticipate + C.II.5.#) Crediti verso altri</p> <p>(§§§) D) Debiti = D.1.#) Debiti per obbligazioni + D.2.#) Debiti per obbligazioni convertibili + D.3.#) Debiti verso soci per finanziamenti + D.4.#) Debiti verso banche + D.5.#) Debiti verso altri finanziatori + D.6.#) Acconti + D.7.#) Debiti verso fornitori + D.8.#) Debiti rappresentati da titoli di credito + D.9.#) Debiti verso imprese controllate + D.10.#) Debiti verso imprese collegate + D.11.#) Debiti verso controllanti + D.12.#) Debiti tributari + D.13.#) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale + D.14.#) Debiti verso altri</p> <p># = quota esigibile entro l'esercizio successivo</p>			

Composizione impieghi

INDICE	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Variazione %
Immobilizzazioni su totale impieghi			
= [B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #] / TOT. ATTIVO	32,90 %	32,22 %	2,11 %
Esprime la quota di attivo rappresentata da immobilizzazioni e quindi la "rigidità" degli investimenti effettuati.			
Immobilizzazioni immateriali su totale impieghi			
= [B.I) Immobilizzazioni immateriali] / TOT. ATTIVO	0,09 %	0,22 %	(59,09) %
Esprime la quota di attivo rappresentata da immobilizzazioni immateriali			
Immobilizzazioni immateriali su totale immobilizzazioni			
= [B.I) Immobilizzazioni immateriali] / [B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #]	0,26 %	0,69 %	(62,32) %
Esprime la quota di immobilizzazioni rappresentata da immobilizzazioni immateriali			
Immobilizzazioni materiali su totale impieghi			
= [B.II) Immobilizzazioni materiali] / TOT. ATTIVO	27,79 %	26,90 %	3,31 %
Esprime la quota di attivo rappresentata da immobilizzazioni materiali			
Immobilizzazioni materiali su totale immobilizzazioni			
= [B.II) Immobilizzazioni materiali] / [B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #]	84,47 %	83,49 %	1,17 %
Esprime la quota di immobilizzazioni rappresentata da immobilizzazioni materiali			

INDICE	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Variazione %
Immobilizzazioni finanziarie su totale impieghi			
= [B.III.1) Partecipazioni + B.III.2) Crediti ## + B.III.3) Altri titoli + B.III.4) Azioni proprie] / TOT. ATTIVO	5,02 %	5,10 %	(1,57) %
Esprime la quota di attivo rappresentata da immobilizzazioni finanziarie			
Immobilizzazioni finanziarie su totale immobilizzazioni			
= [B.III.1) Partecipazioni + B.III.2) Crediti ## + B.III.3) Altri titoli + B.III.4) Azioni proprie] / [B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #]	15,27 %	15,82 %	(3,48) %
Esprime la quota di immobilizzazioni rappresentata da immobilizzazioni finanziarie			
Capitale circolante lordo			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.I) Rimanenze + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti]	27.552.792	26.925.668	2,33 %
Esprime, in valore assoluto, il totale delle attività che non costituiscono immobilizzazioni ovvero la somma del magazzino, delle liquidità immediate e differite			
Capitale circolante lordo su totale impieghi			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.I) Rimanenze + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti] / TOT. ATTIVO	62,66 %	63,08 %	(0,67) %
Esprime la quota delle attività che non costituiscono immobilizzazioni			
Liquidità differite			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + D) Ratei e risconti]	4.566.662	4.163.560	9,68 %
Esprime, in valore assoluto, il totale delle liquidità che non sono immediatamente disponibili, ma che verranno convertite in numerario entro l'esercizio successivo			
Liquidità differite su totale impieghi			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + D) Ratei e risconti] / TOT. ATTIVO	10,39 %	9,75 %	6,56 %
Esprime la quota delle attività che sono costituite da liquidità differite			
Liquidità differite su capitale circolante lordo			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + D) Ratei e risconti] / [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.I) Rimanenze + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti]	16,57 %	15,46 %	7,18 %
Esprime la quota del Capitale circolante loro costituito da liquidità differite.			
Liquidità immediate su totale impieghi			
= [C.IV) Disponibilità liquide] / TOT. ATTIVO	51,45 %	52,35 %	(1,72) %
Esprime la quota delle attività che sono costituite da liquidità immediate			
Liquidità immediate su capitale circolante lordo			
= C.IV) Disponibilità liquide / [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.I) Rimanenze + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti]	82,12 %	82,98 %	(1,04) %
Esprime la quota del Capitale Circolante Lordo costituito da liquidità immediate			

INDICE	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Variazione %
Magazzino su totale impieghi			
= [C.I) Rimanenze] / TOT. ATTIVO	0,82 %	0,98 %	(16,33) %
Esprime la quota delle attività che sono costituite da Magazzino			
Magazzino su capitale circolante lordo			
= C.I) Rimanenze / [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.I) Rimanenze + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti]	1,31 %	1,56 %	(16,03) %
Esprime la quota del Capitale Circolante Lordo costituito da Magazzino			
# = quota esigibile entro l'esercizio successivo			
## = quota esigibile oltre l'esercizio successivo			

Composizione fonti

INDICE	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Variazione %
Passività consolidate			
= [B) Fondi per rischi e oneri + C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato + D) Debiti ##]	2.934.637	3.516.831	(16,55) %
Esprime, in valore assoluto, il totale del Capitale di debito con esigibilità superiore all'esercizio successivo			
Passività consolidate su totale fonti			
= [B) Fondi per rischi e oneri + C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato + D) Debiti ##] / TOT. PASSIVO	6,67 %	8,24 %	(19,05) %
Esprime la quota delle fonti costituita da Capitale di debito con esigibilità superiore all'esercizio successivo			
Passività consolidate su totale debiti			
= [B) Fondi per rischi e oneri + C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato + D) Debiti ##] / [B) Fondi per rischi e oneri + C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato + D) Debiti + E) Ratei e risconti]	44,40 %	49,69 %	(10,65) %
Esprime la quota dei debiti costituita da debiti con esigibilità superiore all'esercizio successivo			
Passività correnti			
= [D) Debiti # + E) Ratei e risconti]	3.675.352	3.560.908	3,21 %
Esprime, in valore assoluto, il totale del Capitale di debito esigibile nell'esercizio successivo			
Passività correnti su totale fonti			
= [D) Debiti # + E) Ratei e risconti] / TOT. PASSIVO	8,36 %	8,34 %	0,24 %
Esprime la quota delle fonti costituita da Capitale di debito con esigibilità entro l'esercizio successivo			
Passività correnti su totale debiti			

INDICE	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Variazione %
= [D) Debiti # + E) Ratei e risconti] / [B) Fondi per rischi e oneri + C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato + D) Debiti + E) Ratei e risconti]	55,60 %	50,31 %	10,51 %
Esprime la quota dei debiti costituita da debiti esigibili nell'esercizio successivo			
Indice di indebitamento			
= [B) Fondi per rischi e oneri + C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato + D) Debiti + E) Ratei e risconti] / [A) Patrimonio netto]	0,18	0,20	(10,00) %
Rappresenta il rapporto fra Capitale di terzi e Capitale proprio. Esso segnala la solidità finanziaria dell'impresa e il suo grado di indipendenza rispetto ai terzi finanziatori. Quanto è minore questo indicatore tanto più è elevata la solidità finanziaria dell'azienda.			
# = quota esigibile entro l'esercizio successivo			
## = quota esigibile oltre l'esercizio successivo			

Indici e margini di struttura

INDICE	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Variazione %
Capitale circolante netto			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.I) Rimanenze + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti] - [D) Debiti # + E) Ratei e risconti]	23.877.440	23.364.760	2,19 %
E' costituito dalla differenza fra il Capitale circolante lordo e le passività correnti. Esprime in valore assoluto la capacità dell'impresa di fronteggiare gli impegni a breve con le disponibilità esistenti			
Margine di struttura primario			
= [A) Patrimonio Netto - (B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #]	22.895.348	21.851.670	4,78 %
E' costituito dalla differenza tra il Capitale Netto e le Immobilizzazioni nette. Esprime, in valore assoluto, la capacità dell'impresa di coprire con mezzi propri gli investimenti in immobilizzazioni.			
Indice di copertura primario			
= [A) Patrimonio Netto] / [B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #]	2,58	2,59	(0,39) %
E' costituito dal rapporto fra il Capitale Netto e le immobilizzazioni nette. Esprime, in valore relativo, la quota di immobilizzazioni coperta con mezzi propri.			
Margine di struttura secondario			
= [A) Patrimonio Netto + B) Fondi per rischi e oneri + C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato + D) Debiti ##] - [B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #]	25.829.985	25.368.501	1,82 %
E' costituito dalla differenza fra il Capitale Consolidato (Capitale Netto più Debiti a lungo termine) e le immobilizzazioni. Esprime, in valore assoluto, la capacità dell'impresa di coprire con fonti consolidate gli investimenti in immobilizzazioni.			
Indice di copertura secondario			
= [A) Patrimonio Netto + B) Fondi per rischi e oneri + C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato + D) Debiti ##] / [B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #]	2,79	2,84	(1,76) %

INDICE	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Variazione %
E' costituito dal rapporto fra il Capitale Consolidato e le immobilizzazioni nette. Esprime, in valore relativo, la quota di immobilizzazioni coperta con fonti consolidate.			
# = quota esigibile entro l'esercizio successivo			
## = quota esigibile oltre l'esercizio successivo			

Indici e margini di tesoreria

INDICE	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Variazione %
Margine di tesoreria primario			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti] - [D) Debiti # + E) Ratei e risconti]	23.516.390	22.945.801	2,49 %
E' costituito dalla differenza in valore assoluto fra liquidità immediate e differite e le passività correnti. Esprime la capacità dell'impresa di far fronte agli impegni correnti con le proprie liquidità			
Margine di tesoreria secondario			
= [C.IV) Disponibilità liquide - (D) Debiti # + E) Ratei e risconti]	18.949.728	18.782.241	0,89 %
E' costituito dalla differenza in valore assoluto fra le liquidità immediate e le passività correnti. Esprime la capacità dell'impresa di far fronte agli impegni correnti con le proprie risorse liquide immediatamente disponibili			
Indice di disponibilità			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C) Attivo circolante - C.II) Crediti ## + D) Ratei e risconti] / [D) Debiti # + E) Ratei e risconti]	749,66 %	756,15 %	(0,86) %
E' costituito dal rapporto, espresso in valore percentuale, fra le liquidità (immediate e differite) e passività correnti. Esprime la capacità dell'impresa di far fronte agli impegni correnti con le proprie risorse non immobilizzate			
Indice di liquidità			
= [C.IV) Disponibilità liquide] / [D) Debiti # + E) Ratei e risconti]	6,16	6,27	(1,75) %
E' costituito dal rapporto, espresso in valore percentuale, fra le liquidità immediate e le passività correnti. Esprime la capacità dell'impresa di far fronte agli impegni correnti con le proprie risorse liquide immediatamente disponibili. L'espressione del dato in valore percentuale consente, in modo più significativo rispetto al margine di tesoreria secondario, il confronto fra più esercizi.			
# = quota esigibile entro l'esercizio successivo			
## = quota esigibile oltre l'esercizio successivo			

Indici di incidenza dei costi

INDICE	Esercizio 2016	Esercizio 2015	Variazione %
Costo del lavoro su costi			
= B.9) Costi per il personale / B) Costi della produzione	54,92 %	54,07 %	1,57 %

L'indice evidenzia il peso del costo del lavoro sul totale dei costi della produzione sostenuti dall'azienda.

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

Sede legale: VIA CADUTI DI AN NASIRIYAH 6 GORIZIA (GO)
Iscritta al Registro Imprese di GORIZIA
C.F. e numero iscrizione: 00505830315
Iscritta al R.E.A. di GORIZIA n. 56871
Capitale Sociale sottoscritto € 5.164.600,00 Interamente versato
Partita IVA: 00505830315

Relazione sulla gestione

Bilancio Ordinario al 31/12/2016

Signori Soci, nella Nota integrativa Vi sono state fornite le notizie attinenti alla illustrazione del bilancio al 31/12/2016; nel presente documento, conformemente a quanto previsto dall'art. 2428 del Codice Civile, Vi forniamo le notizie attinenti la situazione della Vostra società e le informazioni sull'andamento della gestione. La presente relazione, redatta con valori espressi in unità di Euro, viene presentata a corredo del Bilancio d'esercizio al fine di fornire informazioni reddituali, patrimoniali, finanziarie e gestionali della società corredate, ove possibile, di elementi storici e valutazioni prospettiche. A tal fine vengono allegati alla presente relazione i prospetti relativi alle variazioni ed agli indici di bilancio, redatti dall'Organo Amministrativo.

Informativa sulla società

La società, nel corso dell'esercizio in rassegna, ha proseguito la propria attività di Trasporto Pubblico Locale su gomma, in continuità con l'attività svolta negli esercizi precedenti, conseguendo un risultato economico positivo, come evidenziato dal bilancio d'esercizio.

Fatti di particolare rilievo

Con riferimento ai fatti di rilievo da segnalare ai fini della verifica dei presupposti per la continuità aziendale, si evidenzia che nel corso del mese di novembre 2016, con l'aggiudicazione provvisoria, si sono concluse le procedure di gara poste in essere dalla Regione Friuli Venezia Giulia, necessarie e propedeutiche all'affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale.

Il percorso, iniziato con la DGR n. 26 del 10 gennaio 2014, contenente la definizione dei criteri di gara per il nuovo affidamento, è giunto a conclusione in data 28 febbraio 2017 con l'aggiudicazione in via definitiva del servizio di TPL su

gomma alla società consortile TPL FVG S.c.a r.l., alla quale partecipano gli attuali gestori del servizio, operanti nel territorio regionale, cioè le società Trieste Trasporti, SAF di Udine, ATAP di Pordenone e APT di Gorizia.

Tuttavia, nei termini di legge, a fine febbraio 2017 il raggruppamento temporaneo di imprese costituito dalle società Busitalia-SITA Nord e Autoguidovie, che ha a sua volta partecipato al bando di gara per l'individuazione del gestore del Trasporto Pubblico Locale (TPL) su gomma e marittimo della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, ha presentato ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale (TAR) contro l'aggiudicazione definitiva intervenuta a favore di TPL FVG S.C. a R.L.

Dopo i ricorsi che si sono susseguiti in fase di gara si dovrà attendere anche l'esito della predetta vertenza legale prima di addivenire alla conclusione della procedura.

Nell'esercizio in esame non si rilevano altri avvenimenti di rilievo da segnalare alla Vostra attenzione.

Approvazione del bilancio d'esercizio

La società, approva il presente bilancio d'esercizio nel termine ordinario dei 120 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale.

Attività di direzione e coordinamento

Ai sensi del comma 5 dell'art. 2497-bis del Codice Civile si attesta che la società non è soggetta all'altrui attività di direzione e coordinamento.

Situazione patrimoniale e finanziaria

Al fine di una migliore comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria della società, si fornisce di seguito un prospetto di riclassificazione dello Stato Patrimoniale.

Stato Patrimoniale Attivo

Voce	Esercizio 2016	% Esercizio 2015	%	Variaz. assoluta	Variaz. %	
CAPITALE CIRCOLANTE	27.552.792	62,66 %	26.925.668	63,08 %	627.124	2,33 %
Liquidità immediate	22.625.080	51,45 %	22.343.149	52,35 %	281.931	1,26 %
Disponibilità liquide	22.625.080	51,45 %	22.343.149	52,35 %	281.931	1,26 %
Liquidità differite	4.566.662	10,39 %	4.163.560	9,75 %	403.102	9,68 %
Crediti verso soci	-	-	-	-	-	-
Crediti dell'Attivo Circolante a breve termine	4.545.362	10,34 %	4.132.563	9,68 %	412.799	9,99 %
Crediti immobilizzati a breve termine	-	-	-	-	-	-
Attività finanziarie	-	-	-	-	-	-
Ratei e risconti attivi	21.300	0,05 %	30.997	0,07 %	(9.697)	(31,28) %
Rimanenze	361.050	0,82 %	418.959	0,98 %	(57.909)	(13,82) %

Voce	Esercizio 2016	% Esercizio 2015	%	Variaz. assoluta	Variaz. %	
IMMOBILIZZAZIONI	16.418.232	37,34 %	15.755.983	36,92 %	662.249	4,20 %
Immobilizzazioni immateriali	37.779	0,09 %	94.940	0,22 %	(57.161)	(60,21) %
Immobilizzazioni materiali	12.219.469	27,79 %	11.482.197	26,90 %	737.272	6,42 %
Immobilizzazioni finanziarie	2.208.439	5,02 %	2.175.105	5,10 %	33.334	1,53 %
Crediti dell'Attivo Circolante a m/l termine	1.952.545	4,44 %	2.003.741	4,69 %	(51.196)	(2,56) %
TOTALE IMPIEGHI	43.971.024	100,00 %	42.681.651	100,00 %	1.289.373	3,02 %

Stato Patrimoniale Passivo

Voce	Esercizio 2016	% Esercizio 2015	%	Variaz. assolute	Variaz. %	
CAPITALE DI TERZI	6.609.989	15,03 %	7.077.739	16,58 %	(467.750)	(6,61) %
Passività correnti	3.675.352	8,36 %	3.560.908	8,34 %	114.444	3,21 %
Debiti a breve termine	3.004.611	6,83 %	2.868.185	6,72 %	136.426	4,76 %
Ratei e risconti passivi	670.741	1,53 %	692.723	1,62 %	(21.982)	(3,17) %
Passività consolidate	2.934.637	6,67 %	3.516.831	8,24 %	(582.194)	(16,55) %
Debiti a m/l termine	228.024	0,52 %	663.623	1,55 %	(435.599)	(65,64) %
Fondi per rischi e oneri	525.252	1,19 %	641.149	1,50 %	(115.897)	(18,08) %
TFR	2.181.361	4,96 %	2.212.059	5,18 %	(30.698)	(1,39) %
CAPITALE PROPRIO	37.361.035	84,97 %	35.603.912	83,42 %	1.757.123	4,94 %
Capitale sociale	5.164.600	11,75 %	5.164.600	12,10 %		
Riserve	28.939.309	65,81 %	26.266.179	61,54 %	2.673.130	10,18 %
Utili (perdite) portati a nuovo	-	-	-	-	-	-
Utile (perdita) dell'esercizio	3.257.126	7,41 %	4.173.133	9,78 %	(916.007)	(21,95) %
TOTALE FONTI	43.971.024	100,00 %	42.681.651	100,00 %	1.289.373	3,02 %

Alla data di chiusura dell'esercizio il Capitale Circolante Netto, calcolato quale differenza tra il Capitale Circolante Lordo ed i Debiti esigibili entro l'esercizio successivo, esprime in valore assoluto la capacità dell'impresa a fronteggiare gli impegni a breve termine con le disponibilità esistenti, ammontava a complessivi € 23.877.440, mentre alla stessa data dell'esercizio precedente ammontava a complessivi € 23.364.760.

Sempre alla data di chiusura dell'esercizio il Margine di Tesoreria primario, calcolato quale differenza tra il Capitale Circolante Lordo al netto delle Rimanenze, da una parte, ed i Debiti esigibili entro l'esercizio successivo, dall'altra parte, esprime la capacità dell'impresa a far fronte agli impegni correnti con le proprie liquidità, ammontava a complessivi € 23.516.390, mentre alla stessa data dell'esercizio precedente ammontava a € 22.945.801.

Gli equilibri finanziari di bilancio alla data di chiusura dell'esercizio 2016 permangono quindi ampiamente positivi, registrando un miglioramento rispetto all'esercizio 2015, quantificabile in +2,2 punti percentuali per il Capitale Circolante

Netto e in +2,5 punti percentuali per il Margine di Tesoreria primario. Tale aumento è da ricondurre principalmente all'incremento registrato nelle disponibilità liquide, che variano da € 22.343.149 a € 22.625.080.

Inoltre, i crediti a breve termine registrano un aumento pari a 10 punti percentuali, passando da € 4.132.563 a € 4.525.362 e i debiti a breve termine registrano un aumento pari a 4,8 punti percentuali, passando da € 2.868.185 a € 3.004.611.

Restano pressoché invariate le altre voci che entrano nel calcolo degli indici in parola.

L'incremento nelle disponibilità liquide è da ricondurre all'aumento dei saldi dei conti correnti bancari attivi.

Complessivamente, tenuto conto delle altre variazioni di modesta entità che si registrano nelle varie voci dell'attivo, la variazione positiva netta dell'attivo circolante, rispetto all'esercizio precedente, è pari a € 627.124 (€ 27.552.792 per il 2016, contro € 26.925.668 per il 2015).

Relativamente all'analisi della composizione delle fonti di finanziamento, si evidenzia che, a fronte di un incremento del patrimonio netto, pari ad € 1.757.123, le passività consolidate, date dai debiti a medio e lungo termine e dai fondi del passivo, sono diminuite di € 582.194, determinando un incremento netto delle fonti di finanziamento a medio e lungo termine pari a € 1.174.929.

In particolare, l'importo dei debiti a medio termine che risultava pari a € 663.623 alla chiusura dell'esercizio 2015, risulta pari a € 228.024 alla fine dell'esercizio 2016 (riduzione pari a € 435.599) e corrisponde alla quota capitale del debito residuo relativo al mutuo contratto nel corso dell'esercizio 2012 con Banca Mediocredito del F.V.G.

Il decremento della voce B.3 Fondi per rischi ed oneri è pari a € 115.897 e riguarda principalmente il venir meno delle passività potenziali relative ai maggiori oneri del personale dipendente per rinnovi contrattuali a livello nazionale, stante l'avvenuto rinnovo del CCNL nel corso dell'esercizio 2015 con validità per il periodo 2015-2017, nonché, in via residuale, spese relative ad utenze per le quali non era pervenuta la relativa documentazione.

Si registra inoltre un decremento del fondo T.F.R. che, per la quota rimasta in carico alla società, ha subito una riduzione pari a € 30.698.

Le passività correnti, date dai debiti a breve termine e dai ratei e risconti passivi, sono aumentate di € 114.444 in valore assoluto, aumento che corrisponde a 3,2 punti percentuali; l'incremento è il risultato di variazioni positive nei debiti verso fornitori e negli altri debiti, alle quali si contrappongono le variazioni negative nei debiti tributari, nei debiti verso istituti di previdenza e sicurezza e nei risconti passivi.

Ai sensi dell'art. 2428 c.c., co. 1, vengono riportate nelle pagine che seguono le informazioni relative ai costi, ai ricavi, agli investimenti, nonché una descrizione dei principali rischi ed incertezze a cui la società è esposta. Inoltre, per una migliore comprensione della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società e dell'andamento della gestione, vengono analizzati i principali indicatori di risultato economico e finanziario, nonché i principali dati relativi al personale dipendente e all'impatto ambientale dell'attività aziendale.

Dai dati dello Stato Patrimoniale, riclassificati come sopra esposto, si possono derivare, i seguenti indicatori di bilancio:

Principali indicatori della situazione patrimoniale e finanziaria

Struttura patrimoniale:	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
• Rigidità degli investimenti (<i>Immobilizz./Totale Impieghi</i>)	33%	32%	35%	36%
• Liquidità del Circolante (<i>Liquidità immediate/Circolante Lordo</i>)	82%	83%	81%	76%

L'indice di rigidità degli investimenti esprime la quota di attivo rappresentata dalle immobilizzazioni e quindi la "rigidità" degli investimenti effettuati.

Al contrario, l'indice di liquidità del Circolante esprime la quota del Capitale Circolante Lordo che è immediatamente liquida (Disponibilità liquide) per le società.

Per quanto concerne i due principali indici della struttura finanziaria si evidenzia quanto segue:

Struttura finanziaria:	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
• Indice di indebitamento: (<i>Capitale di Terzi/Capitale Proprio</i>)	18%	20%	25%	29%
• Indice di copertura primario: (<i>Patrimonio Netto/Immobiliz.ni nette</i>)	2,58%	2,59%	2,32%	2,16%

L'indice di indebitamento segnala la solidità finanziaria dell'impresa e il suo grado di indipendenza rispetto ai terzi finanziatori. Quanto è minore questo indicatore, tanto più è elevata la solidità finanziaria dell'impresa.

L'indice di copertura primario esprime, in valore relativo, la quota di immobilizzazioni coperta con mezzi propri.

Anche in questo caso entrambi gli indici registrano un miglioramento rispetto all'anno precedente.

Per quanto riguarda il conto economico, analizziamo di seguito i risultati della diverse gestioni:

<i>Risultati delle singole gestioni</i>	<i>Esercizio 2016</i>	<i>Esercizio 2015</i>
Differenza tra Valore e Costi della Produzione	4.021.211	5.338.043
Totale proventi e oneri finanziari	319.161	375.998
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie	-	-
Risultato prima delle imposte	4.340.372	5.714.041
Imposte sul reddito dell'esercizio	1.083.246	1.540.908
Utile dell'esercizio	3.257.126	4.173.133

Come si può osservare, la gestione caratteristica ha registrato anche per l'anno 2016 un risultato ampiamente positivo e la differenza tra valore e costi della produzione è pari ad € 4.021.211, contro € 5.338.043 dell'esercizio 2015.

Il decremento dell'utile della gestione caratteristica rispetto all'esercizio 2015 è dovuto essenzialmente al decremento registrato nel valore della produzione (-1.057.894), nonché all'incremento dei costi della produzione (+258.938).

Si evidenzia, in particolare per i costi della produzione, l'incremento registrato nei costi per il personale dipendente, che da € 9.318.333 passano a € 9.606.699 e l'incremento negli ammortamenti e svalutazioni (+257.044). I costi per materie prime, sussidiarie e di consumo, invece, si riducono di € 285.093 complessivi, mentre per le altre voci di costo non si segnalano variazioni di rilievo.

Nel valore della produzione, il decremento registrato è il risultato del decremento degli altri ricavi e proventi e, in particolare, dei contributi in conto esercizio ricevuti a fronte dell'incremento del costo del personale dipendente conseguenti al rinnovo del CCNL (-683.076) a cui si aggiunge il decremento negli altri ricavi (-446.784), da attribuirsi all'assenza per il 2016, contrariamente a quanto avvenuto dell'esercizio 2015, di sopravvenienze attive relative allo storno del fondo spese per il Rinnovo Contratto Autoferrotranvieri, stanziato in esercizi precedenti.

Anche per l'esercizio 2015 il risultato della gestione finanziaria assume valori ampiamente positivi (€ 319.161), registrando tuttavia un decremento rispetto all'esercizio precedente, decremento principalmente dovuto ai minori interessi attivi su conti correnti e depositi vincolati (-92.008), mentre gli interessi passivi bancari passano da € 56.165 per il 2015 a € 38.899 (- 17.266).

Per effetto del risultato positivo della gestione finanziaria, l'utile d'esercizio prima delle imposte assume un valore superiore (€ 4.340.372) rispetto al margine dell'attività caratteristica (€ 4.021.211).

Infine, il risultato d'esercizio dopo le imposte evidenzia un valore positivo pari a € 3.257.126, risultato che è motivo di soddisfazione per l'Organo amministrativo, anche in considerazione del fatto che l'Imposta Regionale sulle Attività Produttive continua ad essere applicata, come indicato nell'ambito della nota integrativa, con l'aliquota del 4.20% prevista per le società di capitali e gli enti commerciali che svolgono le attività delle imprese concessionarie, nel dubbio interpretativo della norma ed in attesa degli auspicati chiarimenti da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Situazione economica

Per meglio comprendere il risultato della gestione della società, si fornisce di seguito un prospetto di riclassificazione del Conto Economico.

Conto Economico

Voce	Esercizio 2016	%	Esercizio 2015	%	Variaz. assolute	Variaz. %
VALORE DELLA PRODUZIONE	21.514.405	100,00 %	22.572.299	100,00 %	(1.057.894)	(4,69) %
- Consumi di materie prime	2.851.198	13,25 %	3.095.771	13,71 %	(244.573)	(7,90) %
- Spese generali	2.277.560	10,59 %	2.326.415	10,31 %	(48.855)	(2,10) %
VALORE AGGIUNTO	16.385.647	76,16 %	17.150.113	75,98 %	(764.466)	(4,46) %
- Altri ricavi	1.315.069	6,11 %	2.444.929	10,83 %	(1.129.860)	(46,21) %
- Costo del personale	9.606.699	44,65 %	9.318.333	41,28 %	288.366	3,09 %
- Accantonamenti	6.275	0,03 %	4.387	0,02 %	1.888	43,04 %
MARGINE OPERATIVO LORDO	5.457.604	25,37 %	5.382.464	23,85 %	75.140	1,40 %
- Ammortamenti e svalutazioni	2.482.474	11,54 %	2.225.430	9,86 %	257.044	11,55 %
RISULTATO OPERATIVO CARATTERISTICO (Margine Operativo Netto)	2.975.130	13,83 %	3.157.034	13,99 %	(181.904)	(5,76) %
+ Altri ricavi e proventi	1.315.069	6,11 %	2.444.929	10,83 %	(1.129.860)	(46,21) %
- Oneri diversi di gestione	268.988	1,25 %	263.920	1,17 %	5.068	1,92 %
REDDITO ANTE GESTIONE FINANZIARIA	4.021.211	18,69 %	5.338.043	23,65 %	(1.316.832)	(24,67) %
+ Proventi finanziari	358.060	1,66 %	432.163	1,91 %	(74.103)	(17,15) %
+ Utili e perdite su cambi						
RISULTATO OPERATIVO (Margine Corrente ante oneri finanziari)	4.379.271	20,36 %	5.770.206	25,56 %	(1.390.935)	(24,11) %
+ Oneri finanziari	(38.899)	(0,18) %	(56.165)	(0,25) %	17.266	(30,74) %
REDDITO ANTE GESTIONE STRAORDINARIA (Margine corrente)	4.340.372	20,17 %	5.714.041	25,31 %	(1.373.669)	(24,04) %
+ Rettifiche di valore di attività finanziarie						
+ Proventi e oneri straordinari						
REDDITO ANTE IMPOSTE	4.340.372	20,17 %	5.714.041	25,31 %	(1.373.669)	(24,04) %
- Imposte sul reddito dell'esercizio	1.083.246	5,03 %	1.540.908	6,83 %	(457.662)	(29,70) %
REDDITO NETTO	3.257.126	15,14 %	4.173.133	18,49 %	(916.007)	(21,95) %

Principali indicatori della situazione economica

Sulla base della precedente riclassificazione del conto economico, vengono calcolati i seguenti indicatori di bilancio:

Descrizione	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
• R.O.E. (Risultato Netto/Patrimonio Netto)	8,72%	11,72%	9,87%	10,91%
• R.O.I. (Reddito Operativo/Attività Nette)	6,77%	7,40%	6,65%	5,22%

L'indice R.O.E. misura la redditività complessiva del capitale proprio investito nell'impresa.

L'indice R.O.I. misura la redditività e l'efficienza del capitale investito con riguardo all'attività caratteristica aziendale.

Si evidenzia che la riduzione del R.O.E per l'anno 2016, è dovuta al decremento del risultato netto dell'esercizio, rispetto all'incremento registrato nel patrimonio netto che, di anno in anno, aumenta per effetto dell'accantonamento a riserva della quota di utili non distribuita ai soci. Di conseguenza, anche in costanza degli utili conseguiti, l'indice in parola è destinato a ridursi per effetto dell'aumento del valore del suo denominatore.

Per quanto concerne l'indice R.O.I., si evidenzia che il suo valore registra un decremento rispetto all'esercizio precedente, passando dal 7,40% al 6,77%.

Infatti, il Risultato operativo caratteristico, posto al numeratore dell'indice in parola, che non prende in considerazione gli "Altri ricavi e proventi" e gli "Oneri diversi di gestione", registra un decremento pari al 5,76% rispetto all'esercizio 2015, decremento che si contrappone all'incremento delle attività nette (+ 3,02%), poste al denominatore dell'indice stesso.

Per l'analisi approfondita degli altri indicatori finanziari e non finanziari, anche con riferimento a quanto previsto dall'art. 2428 C.C., si rimanda allo specifico allegato alla presente relazione, intitolato "Indici di Bilancio".

La composizione dei Ricavi di esercizio in relazione ai diversi settori di attività è risultata la seguente:

Settori di attività	ANNO 2016	ANNO 2015	ANNO 2014
- Introito da contratto di servizio TPL	14.980.753	14.980.753	14.876.616
- Incasso abbonamenti extraurbano	1.876.696	1.871.069	1.891.568
- Incasso biglietti linee extraurbano	1.384.746	1.385.337	1.398.712
- Incasso biglietti urbano	481.692	461.885	469.908
- Incasso abbonamenti urbano	268.324	262.572	274.831
- Servizi aggiuntivi TPL	46.532	42.947	49.304
- Introito da contratto TPL urbano (trenino)	1.527	-	600
- Incasso biglietti marittimo	114.125	96.343	88.471

- Incasso abbonamenti marittimo	1.766	2.018	2.119
- Servizi scolastici e diversi	162.854	127.281	108.314
- Turismo Italia	748.345	756.793	623.423
- Turismo estero	55.470	46.416	52.224
- Turismo Fuori linea	30.794	-	409
- Linea internazionale Gorizia-Nova Gorica	9.816	10.584	10.557
- Prestazioni a terzi urbano	246	1.107	280
- Servizi autorizzati (atipici)	35.650	82.265	36.913
Totale ricavi per prestazioni di servizi	20.199.336	20.127.370	19.884.249

Gli investimenti e disinvestimenti in beni materiali a lungo ciclo di utilizzo effettuati dalla società nel corso dell'esercizio 2016 sono esposti in sintesi, al costo storico per gli investimenti ed al valore contabile per i disinvestimenti, nel prospetto che segue:

<i>DESCRIZIONE</i>	<i>INVESTIMENTI</i>	<i>DISINVESTIMENTI</i>
Costruzioni leggere extraurbano	11.895	-
Costruzioni leggere urbano	-	-
Fabbricato industriale	-	-
Fabbricato uso direzionale (sede)	-	-
Impianti aria condizionata	2.300	-
Macchinari d'esercizio e impianti extraurbano	-	-
Macchinari d'esercizio e impianti urbano	-	-
Impianto di sicurezza TPL extraurbano	-	-
Attrezzi e utensili TPL extraurbano	9.889	-
Attrezzi e utensili TPL urbano	-	-
Attrezzature specifiche extraurbano	26.818	6
Attrezzature specifiche urbano	-	-
Attrezzature specifiche noleggio	-	-
Materiale rotabile TPL extraurbano	2.213.466	-
Materiale rotabile TPL urbano	842.000	-
Materiale rotabile TPL noleggio	3.000	-
Mobili e arredi TPL extraurbano	4.090	-
Mobili e arredi TPL urbano	-	-
Macchine d'ufficio elettroniche TPL extraurbano	9.377	65
Macchine d'ufficio elettroniche TPL urbano	-	-
Autovetture e motocicli TPL extraurbano	33.636	-
Automezzi TPL extraurbano	14.377	-
Immobilizzazioni in corso e acconti	10.800	23.945
TOTALI	3.180.648	24.016

Informazioni ex art 2428 C.C.

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

Principali rischi e incertezze a cui è esposta la società

Anche con riferimento a quanto previsto dall'art. 2428 C.C., come modificato dal D.Lgs. n. 32/2007, in relazione a possibili fatti o situazioni dai quali potrebbero derivare rischi di natura finanziaria, si evidenzia che la società ad oggi non ha in essere operazioni aventi caratteristiche di strumenti finanziari derivati.

Le ulteriori situazioni di rischio di carattere finanziario sono circoscritte alle possibili perdite su crediti che, nell'ambito dei crediti iscritti a bilancio e riguardanti per la gran parte i rapporti con le Pubbliche Amministrazioni e gli Enti Locali, sono state adeguatamente rappresentate nello Stato Patrimoniale e nella Nota Integrativa, attraverso l'iscrizione del Fondo Svalutazione Crediti per un importo commisurato all'entità del rischio, valutato sia in termini specifici che in termini generici.

Con riferimento ai tassi d'interesse applicati sui finanziamenti e i mutui in essere alla data di chiusura dell'esercizio, si rileva che risulta iscritto a bilancio il debito residuo in linea capitale relativo al mutuo di durata quinquennale, stipulato in data 27 novembre 2012 con il Mediocredito FVG S.p.A. e finalizzato alla realizzazione della palazzina degli uffici sita in via Nasiriyah. Il relativo tasso di interesse è variabile e risulta in linea con quelli mediamente praticati sul mercato.

Dal punto di vista gestionale ed imprenditoriale, nel breve periodo, le maggiori fonti di incertezza dipendono dal costo dei principali fattori produttivi (lavoro e combustibile), sui quali è assai limitato l'impatto di possibili interventi, nonché dall'entità delle compartecipazioni e dei finanziamenti che lo Stato e la Regione FVG stabiliranno in funzione dei corrispettivi per lo svolgimento dei servizi e per il sostegno alle aziende per i maggiori oneri conseguenti ai rinnovi contrattuali di categoria.

In particolare, dobbiamo rilevare il permanere di alcune categorie di fonti di incertezza dal punto di vista gestionale ed imprenditoriale, mentre per altre il venire a compimento dei processi di competenza ha, di fatto, chiuso queste problematiche.

Ci riferiamo specificamente alla conclusione della procedura di affidamento del servizio del Trasporto Pubblico Locale nella Regione Friuli Venezia Giulia. Come già illustrato in apertura della presente informativa, i contenziosi sviluppatisi a seguito della pubblicazione del bando di gara hanno provocato lo slittamento della fine della procedura concorsuale sino al periodo in cui è redatta la presente relazione.

Dato il prolungarsi di questo momento di incertezza, legato da un lato alla natura stessa da una procedura concorsuale, dall'altro dall'esito di questi contenziosi, bisogna sottolineare che la proroga autorizzata dalla Regione con DGR 2329 del 5 dicembre 2014, inizialmente con termine previsto al 31 dicembre 2015, in seguito estesa per l'intero 2016 e quindi fino al 31.08.2017, ha il pregio di aver dato continuità all'esito del procedimento ad evidenza pubblica bandito dalla Regione nel 2000, permettendo così alla Società di continuare ad operare nel corso del 2016 con risorse programmabili ed estendendo questo contesto sino al subentro del futuro gestore.

Dobbiamo poi considerare anche che la gara, per la prima volta, ha avuto come base l'intero territorio regionale e quindi è stata gestita in un'ottica più ampia, non solo aziendale. APT infatti ha partecipato alla gara attraverso la società TPL FVG S.c. a r.l. con sede a Gorizia, partecipata paritariamente dalle quattro società attualmente gestrici del servizio a livello regionale, che già hanno regolato in caso di aggiudicazione i rapporti futuri ed hanno fattivamente collaborato nella predisposizione dell'offerta presentata.

Altro elemento di incertezza è rappresentato dall'andamento dei prezzi del gasolio per autotrazione, che ha avuto e continua a registrare mutamenti significativi nel tempo. I prezzi contenuti registrati nell'anno 2016 derivano indubbiamente da elementi congiunturali; in un futuro non così remoto potrebbero subire nuovamente importanti variazioni.

Tali mutamenti influiscono pesantemente sui costi aziendali e sono, per ovvi motivi, fuori dal controllo aziendale; la nostra azienda, per quanto possibile, tenta di arginare l'andamento altalenante del costo dei carburanti, mediante ricorso a procedure competitive per l'individuazione dei fornitori assieme alle altre aziende regionali.

Sul fronte del costo più significativo, quello relativo al personale, si è già concluso nell'esercizio 2015 il percorso che ha portato alla sottoscrizione del CCNL autoferrotranvieri, siglato tra le parti in data 28 novembre 2015 e scaduto da 7 anni. Questo contribuisce positivamente nella gestione aziendale sotto un duplice aspetto: da un lato permette di quantificare con certezza il costo del personale anche per gli esercizi futuri, evitando problemi di carattere previsionale in sede di chiusura di bilancio d'esercizio; dall'altro garantisce minore litigiosità sindacale.

Permane invece il congelamento della contrattazione integrativa previsto con l'inizio della fase di gara, che fa sì che non sia possibile concludere accordi che modifichino l'attuale situazione retributiva dei dipendenti, fino a che la procedura non sia conclusa; è stato possibile prorogare il premio di risultato scaduto il 31.12.2015.

E' comunque doveroso evidenziare che le manovre di contenimento della spesa pubblica varate dal Governo, finalizzate a garantire il concorso da parte delle Regioni agli obiettivi di finanza pubblica, producono significative ricadute su alcuni comparti, tra i quali anche il nostro, con una complessiva tendenza alla riduzione dei trasferimenti spettanti alle aziende di trasporto pubblico.

Per quanto di competenza, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, con la DGR 256, ha confermato per il 2016 l'importo, opportunamente indicizzato, del corrispettivo del 2014, già ridotto del 4,416% rispetto al 2012.

Si ritiene che al momento non siano note altre situazioni che possano originare rischi o incertezze di entità tale da compromettere o pregiudicare l'attività aziendale.

Principali indicatori non finanziari

Per gli indicatori non finanziari pertinenti l'attività specifica della società, si rimanda alla parte successiva della presente relazione, in cui vengono riportati numerosi indicatori, informazioni e tabelle che permettono una comprensione approfondita dell'attività svolta.

Informativa sull'ambiente

Si rimanda allo specifico punto contenuto nel prosieguo della presente relazione.

Informazioni sulla gestione del personale

Il settore relativo al personale merita un'analisi approfondita.

Il numero dei dipendenti al 31 dicembre del 2016 era pari a 2010, diminuito di una unità rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; si evidenzia che 3 tra questi sono assunti con contratto part-time.

La composizione dell'organico era così determinata:

	2016	2015	2014	2013
Personale di movimento:				
Personale di guida	172	171	168	161
Controllori, verificatori, esattori	3	3	3	3
Manutenzione e servizi generali:				
Dirigenti	0	0	0	1
Funzionari e impiegati	24	25	25	22
Addetti all'officina	11	12	14	13
Totale addetti	210	211	210	200

Dal punto di vista della presenza media il dato evidenzia un totale di 211,58 unità ed è conseguente alle assunzioni a tempo determinato effettuate nei mesi estivi per far fronte alle richieste, ormai consolidate, di servizi aggiuntivi, legati alla mobilità turistica, ludica e lavorativa.

L'incremento maggiormente significativo però è costituito dalle assunzioni di personale a tempo determinato funzionale al contratto annuale con Fincantieri per la movimentazione del personale all'interno dello stabilimento di Monfalcone, servizio assegnato ad APT a partire dalla fine del 2013.

Relativamente alle assenze le giornate non lavorate per malattia, infortunio o per altri permessi richiesti dai lavoratori sono risultate pari a 4668, che possono essere sintetizzate in un indice del 8,05%. Vanno poi considerate 3 posizioni di assenza continuata per l'intero anno. L'azienda continuerà ad impegnarsi per ridurre il dato attivandosi con le leve a sua disposizione e con la collaborazione dei lavoratori, in particolare introducendo quando possibile elementi nella contrattazione aziendale che premiano in maniera consistente la presenza.

Il tema dei rapporti industriali richiede una particolare attenzione.

Come già accennato il CCNL è stato finalmente sottoscritto dalle parti in data 28.11.2015. Il concludersi delle trattative ha portato ad una riduzione della conflittualità, con la conseguenza che nel 2016 si è verificato un unico sciopero di 4 ore. Le mancate percorrenze per tali ragioni sono quindi state di km 531 per i servizi urbani e 583 per quelli extraurbani, notevolmente inferiori a quanto registrato nell'esercizio precedente.

Anche per quest'esercizio è necessario sottolineare che le ragioni dello sciopero sono state legate a problematiche di carattere nazionale sulle quali l'azienda non dispone di nessuna leva; inoltre tutte le astensioni si sono sempre svolte nel rispetto della normativa di settore e delle delibere della Commissione di Garanzia.

LA FORMAZIONE

Lo sviluppo di APT attraverso l'erogazione di servizi complementari che arricchiscono l'offerta di mobilità sia in ambito pubblico che privato, e la contingente necessità determinata dall'assetto economico globale di attuare un piano di sviluppo basato sull'ottimizzazione dell'offerta e sull'innovazione dei processi aziendali e dei servizi, pone la formazione e l'aggiornamento delle risorse umane in una posizione nevralgica. In quest'ottica l'azienda ha da tempo attivato un processo di formazione del personale con l'obiettivo generale di un miglioramento organizzativo attraverso la crescita professionale dei singoli e, in conseguenza, del gruppo, e che ha consentito il perfezionamento di profili professionali competitivi al personale coinvolto, spendibili anche al di fuori del proprio contesto.

Semplificando, la strategia della formazione aziendale si sviluppa all'interno di due polarità: da un lato una visione *organizzativa*, centrata sui bisogni dell'organizzazione, in cui la sua funzione è quella di far sì che i lavoratori si adeguino alle esigenze culturali, tecniche, organizzative dell'azienda; dall'altro una visione *educativa*, in cui la sua funzione è quella di aumentare le competenze professionali dei singoli, per favorirne l'autonomia considerata efficace anche ai fini del successo dell'azienda stessa.

Naturalmente la maggior parte delle pratiche formative di APT raccorda entrambi gli obiettivi: i sistemi e le attività di formazione in azienda rispondono a diverse intenzionalità, utilizzano diversi approcci progettuali, metodologici e didattici, e danno luogo a pratiche multiformi ognuna delle quali presenta aspetti peculiari.

- la **formazione obbligatoria** (ai sensi del D. Lgs 81/08 e s.m.i. e dell'Accordo Stato Regioni /2011): nel corso del 2016 si è ottemperato a quanto previsto dalla normativa vigente in materia di Salute e Sicurezza, sia in termini di formazione che di aggiornamento:

<i>Tipologia formativa</i>	<i>Formazione</i>	<i>Aggiornamento</i>
Formazione dei preposti	2 operatori	11 operatori
Lavori in quota	1 operatore	9 operatori
Prevenzione Protezione Antincendio	3 operatori	10 operatori
Formazione generale *	3 operatori	/

Formazione specifica *	1 operatore	/
Formazione specifica – integrazione *	7 operatori	/
Formazione specifica – integrazione per servizio interno Fincantieri *	2 operatori	/
Formazione specifica / integrazione per cambio temporaneo mansione *	2 operatori	/

* la formazione ai sensi dell'Accordo Conferenza Stato Regioni del 21.12.2011, è stata condotta, previa analisi del pregresso di ogni operatore, dal RSPP Ing. Giulio Salateo abilitato all'erogazione di un tanto

Il Direttore ff, Ing. Roberto Bassanese, ha seguito la prevista formazione per dirigenti (16ore). Il RSPP Ing. Giulio Salateo ha terminato l'aggiornamento per la propria figura con due moduli formativi (totale 16 ore) così come l'RLS Gianluca Franco (8 ore in due percorsi).

In ottemperanza a quanto previsto dalla normativa sulla Trasparenza e Anticorruzione, i rispettivi Responsabili aziendali, Ing. Roberto Bassanese e Ing. Vincenzo Milanese hanno entrambi partecipato ai convegni formativi "Anticorruzione, trasparenza e determinazione ANAC 12/2015" e "Anticorruzione, trasparenza – Il nuovo PNA 2016 e l'aggiornamento del PTPC 2017/2019". Gli stessi sono stati erogati in modalità di vide-conferenza, pertanto, in virtù di quanto indicato dalla norma, le medesime funzioni hanno individuato le altre figure aziendali interessate e coinvolte cui destinare la formazione relativa: sono stati quindi aggiornati sulle tematiche afferenti la competenza operativa, altri 8 collaboratori. Hanno altresì partecipato in virtù di uditori anche il Dott. Gianfranco Bettio (fino a maggio 2016 Presidente dell'OdV), il Dott. Gianfranco Cilurzo (da maggio 2016 membro dell'OdV), nonché la Presidente Sara Cumar.

- la **formazione insourcing**, gestita *in time*, ha coinvolto il personale individuato sulla base di esigenze contestuali, non programmabili sul lungo periodo e pertanto non incanalabile nei tempi e modalità del co-finanziamento pubblico o dei fondi interprofessionali.

In quest'ambito rientrano le seguenti esperienze formative:

<i>Tematica formativa</i>	<i>Durata in ore</i>	<i>Tipologia</i>	<i>Partecipanti</i>
Privacy	4	convegno	2 operatori
Nuovo Codice Appalti – aggiudicazioni	8	video-conferenza	2 operatori
Nuovo Codice Appalti – esecuzione contratti e contenzioso	8	video-conferenza	2 operatori
Contratti pubblici - settori speciali	16	corso frontale	1 operatore
Contabilità generale	16	corso frontale	1 operatore
Privacy	7	corso frontale	2 operatori
Normativa IVA	16	corso frontale	1 operatore

Contratti pubblici – RUP	22	corso frontale	2 operatori
Tecniche d'uso nuovi mezzi (due piani)	1	corso frontale teoria/pratica	39 operatori
Nuove norme ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015	2,5	Illustrazione sistema	11 operatori
Nuove norme ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015 *	8	corso frontale	/

* corso in collaborazione con l'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Gorizia

- **formazione** strutturata e **cofinanziata**: nel corso degli anni APT ha saputo implementare un modello organizzativo, certificato, che ha consentito uno sviluppo del sistema-azienda attraverso l'erogazione di servizi complementari che hanno arricchito l'offerta di mobilità in ambito pubblico e con un'azione commerciale finalizzata al noleggio pullman da turismo, garantendo performances qualitative soddisfacenti. Il contesto del Sistema di Gestione Integrato "impone", in linea con i principi espressi nella Politica aziendale per la Qualità, una strategia formativa pianificata di aggiornamento costante che investa il personale, in termini di sviluppo delle competenze, professionalità e capacità. In questo senso APT ha utilizzato la modalità del cofinanziamento di Piani Individuali e collettivi di Fonservizi, per usufruire di quanto accantonato sul Fondo attraverso profili di aggiornamento professionalizzanti. Si ricorda che Fonservizi è il Fondo Paritetico Interprofessionale Nazionale per la Formazione Continua nei Servizi Pubblici Industriali, nato a seguito dell'Accordo Interconfederale sottoscritto il 5 Luglio 2010 tra l'organizzazione datoriale Confservizi (Confederazione dei Servizi Pubblici Locali - ASSTRA, FEDERAMBIENTE, FEDERUTILITY) e le organizzazioni sindacali dei lavoratori CGIL, CISL, UIL, presso il quale APT ha attivato un Conto Formazione Aziendale che utilizza il 70% del contributo obbligatorio dello 0.30% versato e trasferito dall'INPS a Fonservizi. Il meccanismo consente che Fonservizi copra due terzi del costo complessivo di ogni azione e l'Azienda un terzo, la cui entità è determinata per la maggiore dal costo del personale in formazione o fermo-uomo. Analogamente a quanto realizzato nelle precedenti annualità anche nel 2016 è stato utilizzato da un lato l'approccio formativo individualizzato che ha consentito una progressiva autonomia nell'operatività funzionale oltre che di responsabilizzazione della professionalità del singolo operatore coinvolto; dall'altro si è sperimentato un programma di tre incontri/conferenze ad adesione volontaria.

Nel corso del 2016 i Piani formativi approvati e realizzati sono stati due:

- ✓ LA NUOVA PRIVACY PER LE AZIENDE (48 ore) che si è posto come prosecuzione ideale di un Piano del 2013, rivolto al Responsabile aziendale per la Privacy Enrica Laurenti, in conseguenza all'approvazione del Nuovo Regolamento Europeo. Il Piano è nato a seguito di un'analisi dei fabbisogni formativi sia in termini di conoscenza della nuova normativa, sia in termini più operativi per la redazione della nuova documentazione prevista a implementazione e supporto del sistema, e si è sviluppato partendo dalla partecipazione a un seminario nazionale, con successivi momenti formativi realizzati in azienda
- ✓ SISTEMA "231" (6 ore) con l'obiettivo generale di mettere a disposizione dell'intero personale dei momenti formativi mirati e finalizzati a comprendere il D.Lgs. 231/01 ed i suoi impatti nella gestione aziendale attraverso una panoramica degli strumenti e delle soluzioni organizzative adottate dall'azienda stessa, per

predisporre un approccio efficace ad una gestione che assicuri sia il rispetto delle normative cogenti che il pieno raggiungimento degli obiettivi di business. Il Piano si è svolto con l'erogazione di tre incontri a modalità conferenza i cui relatori sono stati individuati per caratteristiche di alto profilo: Il D. Lgs 231/01: modelli organizzativi e gestionali – metodologia e proposte: l'esperienza di ASSTRA (rel. Avv. Alessia Nicotera – ASSTRA); Anticorruzione ex L. 190/2012 e D. Lgs 231/01: profili di interazione alla luce degli orientamenti ANAC (rel. Avv. Vitaliano Mastrosera – Studio Malena di Roma); La Responsabilità amministrativa delle imprese ai sensi del D.Lgs 231/01 (re. Prof. Avv. Dimitri Girotto). L'adesione ai singoli incontri era facoltativa e volontaria: il piano è stato predisposto per un minimo di 6 partecipanti ad ogni incontro, a copertura delle spese, tuttavia ha riscosso un buon successo di pubblico fra i dipendenti. Vi hanno partecipato anche membri del CdA e dell'OdV.

A margine si evidenzia che la Newsletter 1/2017 di Fonservizi ha dedicato un articolo a più pagine all'attività formativa aziendale condotta a valere su tale canale di finanziamento dal titolo "Le buone pratiche della formazione: il caso di APT Gorizia", in cui vengono sintetizzati tutti i piani formativi realizzati dall'Azienda in termini di durata, partecipanti, obiettivi e contenuti.

Attività di espletata in materia di sicurezza

Con la visita di revisione triennale del 15, 16 e 17 giugno effettuata da parte dell'Ente certificatore (ANCIS), APT ha confermato la certificazione integrata UNI EN ISO 9001:2008, UNI EN ISO 14001:2004, BS OHSAS 18001:2007 e UNI EN 13816:2002.

Il Sistema di Gestione per la Sicurezza e Salute, finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di salute e sicurezza, in termini di efficacia ed efficienza, si propone di:

- contribuire al miglioramento dei livelli di salute e sicurezza sul lavoro;
- diminuire progressivamente i costi complessivi della salute e sicurezza sul lavoro, in particolare di quelli derivanti da incidenti, infortuni e malattie professionali, minimizzando i rischi cui possono essere esposti i dipendenti e i terzi che si relazionano con l'Azienda, come clienti, fornitori, visitatori, ecc. ;
- migliorare l'efficienza e le prestazioni dell'Azienda;
- salvaguardare l'immagine, sia interna che esterna, dell'Azienda.

Il Sistema di Gestione per la Sicurezza e Salute costituisce, inoltre, un valido supporto per il controllo di processi che rientrano tra le attività a rischio reato contemplate dal D.Lgs. 231/2001 e s.m.i..

Durante il 2016, oltre alla revisione di alcune procedure ed istruzioni derivante dalle modifiche legislative ed organizzative intervenute, sono stati eseguiti importanti aggiornamenti sul Documento di Valutazione dei Rischi e sui rischi specifici in esso contenuti.

La proroga della nomina per l'anno 2016 del RSPP interno all'Azienda, effettuata ai sensi dell'Art. 17 c.1, lett b) del D.Lgs. 81/08 e s.m.i., ha consentito di tenere sotto controllo con maggiore efficacia gli adempimenti e le problematiche relative alla sicurezza e alla salute nei luoghi di lavoro, attraverso un confronto quotidiano con i lavoratori, chiamati ad essere soggetti attivi e non solo passivi nel perseguimento delle condizioni di sicurezza e salute sul posto di lavoro.

A marzo 2016 è stata redatta la versione 10 del DVR comprendente una revisione dell'intero documento con integrazione delle modifiche apportate con le revisioni n.08 e 09:

- Modifiche organigramma generale e organigramma salute e sicurezza.
- Aggiornamento della Valutazione del Rischio Chimico a seguito dell'entrata in vigore delle nuove disposizioni legate al Regolamenti UE.
- Aggiornamento della Valutazione del Rischio stress lavoro-correlato.
- Revisione mansioni di meccanico per le sedi di Monfalcone e Gorizia. Introduzione della mansione di Collaboratore di esercizio/verificatore.

Tra maggio e giugno 2016, assieme alla revisione 11 del DVR avvenuta seguito delle modifiche all'organigramma generale e all'organigramma salute e sicurezza, sono stati aggiornate anche la valutazione del Rischio Rumore (rev.1 - giugno 2016), la valutazione del Rischio Vibrazioni (rev.1 - giugno 2016) e la valutazione del Rischio Campi Elettromagnetici (rev.1 - giugno 2016).

Sul piano della formazione, tutti gli aggiornamenti previsti per legge sono stati portati a termine (lavoratori, preposti, squadre antincendio e lavori in quota); è stato effettuato l'aggiornamento annuale di 8 ore, come previsto dalla norma, del Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza, sig. Gianluca Franco; tutti i neoassunti sono stati formati internamente da parte dell'ing. Giulio Salateo (abilitazione ottenuta mediante il "corso di formazione per formatori sulla sicurezza") per un totale di 53 ore/uomo di docenza somministrate (formazione generale, specifica e "Fincantieri").

Le attrezzature e le infrastrutture sono state regolarmente sottoposte e manutenzione e a verifica; la manutenzione semestrale dei presidi antincendio ed il controllo quadrimestrale delle Casette di Pronto soccorso sono stati eseguiti, per tutte le sedi e per l'intero parco mezzi, da parte di ditte specializzate. E' stata ulteriormente implementata la cartellonistica di sicurezza in officina; a fine del 2016 è stato effettuato il rifacimento dell'intera segnaletica orizzontale del deposito di Gorizia ed il ripasso dei camminamenti antiscivolo del parcheggio della Sede.

Sono state effettuate le previste prove di evacuazione per tutte le strutture aziendali, avvenute il 22 luglio 2016 per la sede di Gorizia, il 8 novembre 2016 per il deposito/officina di Gorizia. Per quanto riguarda l'U.O. di Monfalcone, la prova è stata effettuata il 23 marzo 2016 (per l'U.O. di Monfalcone la prova non risulta obbligatoria in quanto sono presenti in maniera stabile meno di 10 addetti; è stato comunque ritenuto opportuno elaborare una procedura per la gestione dell'emergenza; pertanto è stata effettuata la relativa formazione al personale ed una esercitazione pratica).

In merito agli altri adempimenti di cui al D.Lgs. 81/08 e s.m.i., durante i primi mesi dell'anno, sono stati effettuati i sopralluoghi sanitari da parte del Medico Competente per tutte le sedi aziendali ed i depositi impresenziati, con consegna da parte del Medico stesso dei verbali dei sopralluoghi (Art. 25 c.1 lett L D.Lgs 81/08) e della relazione sanitaria sull'attività svolta nel 2015 (Art. 25 c.1 lett I D.Lgs 81/08).

Tutto il personale è stato sottoposto a regolare sorveglianza sanitaria (anche nel 2016 gli accertamenti relativi all'assunzione di sostanze stupefacenti e psicotrope hanno dato esito negativo sulla totalità del personale coinvolto).

La riunione periodica prevista dall'art. 35 del D.Lgs. 81/08 si è svolta il giorno 11 novembre 2016 presso la sede dell'Azienda; presenti alla riunione il DL e Presidente, Sara Cumar, il Delegato per la Sicurezza del Datore di lavoro, ing. Roberto Bassanese, l'RSPP, ing. Giulio Salateo, il Medico Competente, Dott.ssa Sara Piccolo e l'RLS, Sig. Gianluca Franco.

All'ordine del giorno della riunione sono stati discussi ed esaminati:

- Il documento di valutazione dei rischi.
- L'andamento degli infortuni e delle malattie professionali.
- Gli esiti della sorveglianza sanitaria.
- L'idoneità e l'efficacia dei dispositivi di protezione individuale adottati.
- I programmi di informazione e formazione dei dirigenti, preposti e lavoratori ai fini della sicurezza e della protezione della loro salute.
- Codici di comportamento e buone prassi per prevenire i rischi di infortuni e di malattie professionali.
- Obiettivi di miglioramento della sicurezza complessiva.

Informativa sul Sistema Qualità

APT SpA ha conseguito già nel corso dell'Esercizio 2003 la certificazione di Qualità, in conformità alla norma UNI EN ISO 9001:2000, per l'attività di progettazione ed erogazione dei servizi di trasporto passeggeri su gomma e via mare (in riferimento alla linea marittima estiva Trieste – Grado).

Nel corso degli anni il Sistema di Gestione è stato migliorato ed ampliato, di pari passo con le modifiche intervenute in Azienda, divenendo strumento sempre più radicato nel modo di operare dei vari settori aziendali. Il miglioramento continuo è stato perseguito attraverso continui aggiornamenti della documentazione di sistema, volti ad adeguare la stessa a novità normative, modifiche organizzative, nuove necessità derivanti dai rapporti con clienti e fornitori. Attraverso le riunioni di Riesame della Direzione vengono condivisi obiettivi ed azioni necessarie per il loro raggiungimento. Le eventuali anomalie vengono registrate come Non Conformità e gestite non solo per quanto riguarda la loro risoluzione, ma anche e soprattutto per ricercarne le cause ed introdurre nel sistema, di conseguenza, azioni correttive e migliorie volte ad impedirne il verificarsi.

Nel 2009 il Sistema di Gestione è stato esteso con la certificazione Ambientale in conformità alla norma UNI EN ISO 14001:2004, creando un Sistema di Gestione Integrato con la Qualità e recependo le novità introdotte anche dalla nuova UNI EN ISO 9001:2008. Attraverso le attività di sistema vengono tenuti sotto controllo gli aspetti ambientali significativi, quelli cioè che hanno impatto e possono generare inquinamento di acqua, aria, suolo e sottosuolo. Particolare rilevanza, in questo contesto, assume la gestione delle infrastrutture, intesa non solo come conservazione nel tempo dell'efficienza e funzionalità attraverso la manutenzione ordinaria e straordinaria, ma anche e soprattutto attraverso il rispetto delle leggi in materia di sicurezza, il mantenimento nel tempo delle autorizzazioni e dei requisiti che vi sono in capo, il monitoraggio degli impianti attraverso periodiche analisi strumentali. Il rispetto della normativa vigente non ha solamente la funzione di evitare possibili sanzioni, ma anche e soprattutto quella di far acquisire un metodo di lavoro strutturato. Non da ultimo, si evidenzia l'importanza del controllo dei requisiti dei fornitori, con il doppio obiettivo di tenere sotto controllo la filiera del proprio prodotto o servizio e, nel contempo, diffondere una cultura più attenta agli aspetti ambientali.

Nel corso dell'Esercizio 2012 sono state inoltre ottenute altre due certificazioni: la conformità alla UNI EN 13816:2002 ("Definizione, obiettivi e misurazione della Qualità del Servizio – Trasporto Pubblico di Passeggeri") e la conformità alla norma BS OHSAS 18001:2007 relativa alla gestione della Sicurezza e Salute nei luoghi di lavoro. La norma UNI EN 13816:2002 specifica i requisiti per definire, raggiungere e misurare gli obiettivi di qualità nel servizio pubblico di trasporto passeggeri. Le aspettative e le esigenze del cliente vengono messe al centro dei processi di misurazione della soddisfazione del cliente

e del processo di miglioramento continuo. La qualità, infatti, viene misurata non solo per quanto riguarda il servizio erogato e la percezione dell'utente rispetto ad alcuni parametri, ma anche per quanto riguarda la progettazione e la qualità attesa dal cliente. I risultati vanno poi confrontati ed analizzati al fine di valutare il perseguimento degli obiettivi ed intraprendere azioni coerenti finalizzate al miglioramento degli standard ed alla risoluzione di eventuali criticità.

Si sottolinea comunque che, a livello nazionale, le Aziende che gestiscono il TPL in Friuli Venezia Giulia sono state le prime in Italia a certificarsi secondo questa norma. A fronte dei contenuti del Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale elaborato dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, le Aziende regionali hanno ritenuto che l'implementazione dei rispettivi Sistemi di Gestione con le linee guida espresse da questa norma potessero rappresentare un valore aggiunto, a cui dare risalto in sede di presentazione dell'offerta alla gara per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico in regione. La certificazione BS OHSAS 18001:2007 per il Sistema di Gestione Sicurezza e Salute, invece, si è inserita come naturale completamento al sistema di gestione già adottato per la Qualità e l'Ambiente. Di tutti gli aspetti il più importante risulta essere la valorizzazione, peraltro già divenuta prassi consolidata in Azienda, degli interventi formativi continui, sia attraverso aggiornamenti in materia legislativa o tecnica, sia attraverso l'addestramento all'utilizzo di attrezzature, dispositivi, nonché ai comportamenti corretti da tenere nelle situazioni di emergenza. La sicurezza sul lavoro, infatti, pur fondandosi sul rispetto delle norme del settore, non può prescindere dall'atteggiamento e comportamento del singolo operatore, che deve essere improntato ad attenzione e partecipazione costruttiva. Proprio per questo è stato fatto un importante sforzo con l'introduzione di procedure ed istruzioni a tutto il personale interessato, in modo da diffondere le buone pratiche già in essere ed aumentare la consapevolezza e l'attenzione alle tematiche di sicurezza e salute delle risorse interne.

Successivamente, nel mese di ottobre 2013, APT ha conseguito la certificazione integrata Qualità, Ambiente e Salute e Sicurezza. L'integrazione dei sistemi di gestione ha consentito una razionalizzazione della documentazione interna di riferimento, eliminando ove presenti le sovrapposizioni e garantendo un approccio a tutto tondo all'organizzazione e gestione dei processi afferenti all'attività di progettazione ed erogazione del servizio di trasporto gestito da APT. Nella stessa occasione è stata integrata nel sistema anche la certificazione UNI EN 13816:2002 sulla misurazione e gestione della qualità del servizio.

La visita annuale di certificazione, effettuata nel mese di giugno 2016, è risultata particolarmente impegnativa in quanto, trattandosi di riesame triennale, nell'arco delle tre giornate ben quattro auditor altamente qualificati hanno esaminato tutti i processi organizzativi ed i siti operativi dell'Azienda. La visita ha confermato il coinvolgimento diretto dell'Alta Direzione, l'impegno e la professionalità del personale addetto all'implementazione ed al mantenimento del Sistema, nonché di tutto il personale interessato. I valutatori hanno registrato tre rilievi, immediatamente gestiti e risolti ed aventi comunque peso di non conformità lieve. Ciò conferma l'adeguatezza del Sistema di Gestione e soprattutto la partecipazione attiva dell'intera organizzazione aziendale, garantendo un andamento positivo anche dei processi più complessi e delicati, quali ad esempio quelli legati alla sicurezza sul lavoro. Nel contempo sono stati formulati suggerimenti e proposte di miglioramento, che attestano il contributo propositivo e collaborativo dell'Ente certificatore: i valutatori, infatti, pur effettuando le verifiche con il rigore e l'imparzialità richiesti dal ruolo professionale ed ancor più dalla delicatezza delle materie esaminate - in primis gli aspetti di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro - non mancano mai di apportare il loro contributo costruttivo, da un lato valorizzando i punti di forza dell'organizzazione e dall'altro proponendo le migliori

pratiche che hanno potuto apprezzare nelle altre aziende, anche appartenenti in settori diversi, in cui operano. Importante sottolineare il valore aggiunto portato dalla scelta di incaricare, quale Responsabile di Prevenzione e Protezione, un dipendente di APT, già da anni impiegato nel settore dell'ambiente e della sicurezza e quindi con ottima conoscenza dei processi e delle attività aziendali facenti parte del Sistema Integrato.

Nel 2017 la consueta visita annuale richiederà un impegno ancora maggiore, in quanto il sistema andrà adeguato alle nuove norme UNI EN ISO 9001:2015 e UNI EN ISO 14001:2015. Le novità introdotte avranno un impatto altamente rilevante sul Sistema, cambiando approccio e punto di vista rispetto ai processi aziendali, spostando il baricentro sui processi direttivi, sul monitoraggio ed analisi delle performances aziendali, sullo studio delle cause del raggiungimento o meno degli obiettivi prefissati, al fine di diffondere le best practice e correggere invece le prassi che non producono i risultati attesi. Questo passaggio comporterà una rivoluzione nel modo di approcciarsi alla materia, sia per quanto riguarda le figure apicali, ancor maggiormente coinvolte, sia del personale di riferimento dei singoli processi, nonché lo sviluppo di un'alta professionalità degli operatori direttamente impegnati nell'adeguamento del Sistema.

Applicazione D.Lgs. 231/2001

La legge 29 settembre 2000, n. 300 in ottemperanza agli obblighi previsti dalla convenzione OCSE del settembre 1997 e da altri protocolli internazionali, ha delegato il Governo a predisporre e definire un sistema di responsabilità sanzionatoria amministrativa degli enti e delle società.

In attuazione della legge delega, è stato emanato il D.Lgs. 8 giugno 2001 n. 231, entrato in vigore il 4 luglio 2001, relativo alla "Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica".

Ai sensi dell'art. 1, comma 2, del D.Lgs. 231/2001, i soggetti destinatari della normativa sono stati individuati negli enti forniti di personalità giuridica, società e associazioni anche prive di personalità giuridica, ad eccezione dello Stato, degli enti pubblici territoriali, degli altri enti pubblici non economici e degli enti che svolgono funzioni di rilievo costituzionale.

Secondo quanto previsto poi dall'art. 5 del D.Lgs. 231/2001 gli enti così individuati rispondono in via amministrativa della commissione dei reati, analiticamente indicati dal legislatore nel medesimo decreto legislativo e sue successive integrazioni, qualora siano stati perpetrati, nel loro interesse o vantaggio da:

- a) persone che rivestono funzioni di rappresentanza, di amministrazione o di direzione dell'Ente o di una sua unità organizzativa dotata di autonomia finanziaria e funzionale, nonché da persone che esercitano, anche di fatto, la gestione e il controllo dell'Ente (cosiddetti "soggetti apicali");
- b) persone sottoposte alla direzione o alla vigilanza di uno dei soggetti di cui alla lettera a).

Si sottolinea che il reato deve essere commesso dai soggetti sub a) o b) nell'interesse o a vantaggio dell'Ente stesso, conseguentemente resta esclusa la responsabilità dell'Ente qualora la persona fisica che commette il reato abbia agito nell'esclusivo interesse proprio o di terzi.

Originariamente prevista per i reati contro la Pubblica Amministrazione o contro il patrimonio della Pubblica Amministrazione la responsabilità dell'Ente è stata estesa, per effetto di provvedimenti normativi successivi al D.Lgs. 231/2001 (specificamente richiamati nel capo I, sezione III) ad altre tipologie di reato. Più analiticamente i reati previsti oggi dal D.Lgs. 231/2001 sono:

- indebita percezione di erogazioni pubbliche, truffa in danno dello Stato o di un Ente pubblico o per il conseguimento di erogazioni pubbliche, frode informatica in danno dello Stato o di un Ente pubblico (art. 24);
- delitti informatici e trattamento illecito di dati (art. 24 bis);
- delitti di criminalità organizzata (art. 24 ter);
- corruzione e concussione (art. 25);
- falsità in monete, in carte di pubblico credito, in valori di bollo e in strumenti o segni di riconoscimento (art. 25 bis);
- delitti contro l'industria e il commercio (art. 25 bis 1);
- reati societari (art. 25 ter);
- delitti con finalità di terrorismo o di eversione dell'ordine democratico (art. 25 quater);
- pratiche di mutilazione degli organi genitali femminili (art.25 quater.1);
- delitti contro la personalità individuale (art. 25 quinquies);
- abusi di mercato (art.25 sexies);
- reati di omicidio colposo e lesioni colpose gravi o gravissime commessi con violazione delle norme antinfortunistiche e sulla tutela dell'igiene e della salute sul lavoro (art. 25 septies);
- reati di ricettazione, riciclaggio, autoriciclaggio e impiego di denaro, beni o utilità di provenienza illecita (art. 25 octies);
- delitti in materia di violazione del diritto d'autore (at. 25 novies);
- induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all'autorità giudiziaria (art. 25 decies);
- reati ambientali (art. 25 undecies);
- impiego di cittadini di paesi terzi il cui soggiorno è irregolare (art. 25 duodecies).

Tale elenco di reati è in continua evoluzione e, recentemente, la modifica all'art. 603 bis del Codice Penale con l'inasprimento delle pene per il reato del cosiddetto "caporalato", estende la responsabilità degli Enti anche a questa fattispecie di delitto.

L'art. 7 del D.Lgs. 231/2001 prevede che, in caso di reato commesso dal soggetto sottoposto a direzione o vigilanza "l'Ente è responsabile se la commissione del reato è stata resa possibile dall'inosservanza degli obblighi di direzione o vigilanza".

In ogni caso, è esclusa l'inosservanza degli obblighi di direzione o vigilanza se l'Ente, prima della commissione del reato, ha adottato ed efficacemente attuato un modello di organizzazione, gestione e controllo idoneo a prevenire reati della specie di quello verificatosi.

E' pertanto evidente come la responsabilità dell'Ente si fondi, essenzialmente, su una "colpa di organizzazione", la quale non sussiste qualora si sia attuato un sistema organizzativo idoneo a prevenire la commissione dei reati previsti, mediante l'adozione e l'efficace attuazione di modelli di organizzazione, gestione e controllo, da predisporre anche sulla base dei codici di comportamento redatti dalle associazioni rappresentative di categoria (art. 6, comma 3).

L'adozione del Modello Organizzativo rappresenta, dunque, un requisito indispensabile per invocare l'esimente di responsabilità, ma non è una condizione sufficiente.

In particolare, tenuto conto dell'estensione dei poteri delegati e del rischio di commissione dei reati, il modello deve rispondere alle seguenti esigenze:

- individuare le aree a rischio di commissione dei reati previsti dal D.Lgs. 231/2001;

- predisporre specifici protocolli al fine di programmare la formazione e l'attuazione delle decisioni dell'Ente in relazione ai reati da prevenire;
- prevedere modalità di gestione delle risorse finanziarie idonee a impedire la commissione di detti reati;
- prescrivere obblighi di informazione nei confronti dell'organismo deputato a vigilare sul funzionamento e l'osservanza del modello;
- configurare un sistema disciplinare idoneo a sanzionare il mancato rispetto delle misure indicate nel modello.

Occorre, inoltre, che il compito di vigilare sul funzionamento, sull'osservanza e sull'aggiornamento del Modello Organizzativo predisposto sia stato affidato ad un apposito Organismo di Vigilanza, dotato di autonomi poteri di iniziativa e di controllo.

Per ciò che concerne, infine, l'apparato sanzionatorio posto a presidio dell'osservanza dei precetti del Modello Organizzativo, si prevede l'applicazione all'Ente di una sanzione amministrativa pecuniaria (espressa per quote) per ciascuna tipologia di reato espressamente indicata nel D.Lgs.231/2001.

Per alcune fattispecie, attinenti in particolare ai rapporti con la Pubblica Amministrazione, sono altresì previste:

- sanzioni interdittive, quali la sospensione o la revoca di autorizzazioni, licenze o concessioni, il divieto di contrattare con la Pubblica Amministrazione, l'interdizione dall'esercizio dell'attività, l'esclusione o la revoca di agevolazioni, finanziamenti, contributi o sussidi, il divieto di pubblicizzare beni e servizi;
- la confisca del prezzo o del profitto del reato;
- la pubblicazione della sentenza di condanna.

Le sanzioni pecuniarie prevedono l'applicazione per quote in numero non inferiore a cento né superiore a mille e, considerando che l'importo di una quota va da un minimo di Euro 258 ad un massimo di Euro 1549, possono rappresentare un danno notevole per il bilancio di un'azienda, considerando che il tessuto produttivo nazionale è costituito per la maggior parte da piccole e medie imprese, la cui capacità finanziaria verrebbe facilmente compromessa. Nell'ambito delle società che gestiscono servizi pubblici o che comunque operano quali fornitori di beni o servizi prevalentemente con la Pubblica Amministrazione hanno risvolti molto pesanti anche le sanzioni interdittive, in quanto il divieto di contrattare con la P.A. o l'esclusione da finanziamenti o contributi pregiudicano gravemente l'attività delle società stesse.

Gli Enti Locali stanno dimostrando una crescente sensibilità all'argomento, tanto che nel tempo alcuni di essi hanno introdotto norme che prevedono l'esclusione da gare, da procedure di affidamento di concessioni e di appalti di imprese che sono state oggetto di sanzioni interdittive.

Di notevole impatto è stata, nel tempo, l'introduzione dei reati di omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro (art. 25 septies, introdotto dall'art. 9 della L. 03/08/2007 n.123 e sostituito dall'art. 300 del D.Lgs. 09/04/2008 n.81); il Testo Unico sulla Sicurezza nei luoghi di lavoro (D.Lgs. 81/2008 e sue modifiche ed integrazioni) prevede infatti all'art. 30, pena la non idoneità all'efficacia esimente, che il Modello Organizzativo contenga una sezione dedicata a procedure e protocolli specifici per l'adempimento degli obblighi connessi alla sicurezza ed ai relativi controlli e verifiche.

A seguito dell'ulteriore introduzione dei reati ambientali risulta ancora più evidente la necessità di adottare, aggiornare ed attuare efficacemente un Modello Organizzativo che sia realmente costruito su misura dell'azienda, e che può essere un

valido strumento di governance aziendale, in quanto si configura come fondamento di un sistema integrato di monitoraggio a tutto tondo dell'attività d'impresa.

In ottemperanza a quanto previsto dal D.Lgs. 231/2001 l'Azienda Provinciale Trasporti SpA ha costituito l'Organismo di Vigilanza, organo interno alla società con compiti di monitoraggio e verifica sulle attività e le aree definite come "sensibili" in base al rischio di commissione di reati rilevanti ai sensi del Decreto stesso.

Tale Organismo è stato interpretato dapprima in forma monocratica, nominando un professionista esterno, esperto in materia legale, amministrativa ed aziendale.

Successivamente l'Azienda ha ritenuto opportuno nominare due professionisti, parimenti esperti in materia legale, amministrativa ed aziendale, uno dei quali con funzione di Presidente. Tale decisione ha tenuto conto degli intervenuti orientamenti giuridici in materia, orientati verso la collegialità, in quanto, unendo professionalità di tipo diverso, si raggiunge una copertura ad ampio raggio delle attività, particolarmente preziosa data l'attuale complessità della gestione aziendale e la continua evoluzione delle normative specifiche e di settore.

Nel mese di gennaio 2016 l'Organismo di Vigilanza è stato ampliato con un terzo componente, individuato nella figura dell'Ing. Vincenzo Milanese, già Direttore dell'Azienda e quindi a conoscenza delle specificità aziendali.

Nel mese di maggio 2016, a naturale scadenza delle precedenti cariche, il Consiglio di Amministrazione ha provveduto ai nuovi incarichi, nominando l'Ing. Milanese quale Presidente dell'OdV (in un'ottica di continuità) e quali componenti il Dott. Gianfranco Cilurzo, esperto in materia contabile, e l'Avv. Giovanni Vio, esperto in materia legale. Successivamente, a seguito di rinuncia dell'Avv. Vio, è stato nominato l'Avv. Roberto Marinelli.

L'Azienda si è dotata inoltre di un Modello Organizzativo e Gestionale e di un Codice Etico, che regolano le attività aziendali a rischio e che vengono aggiornati ed implementati a seguito dell'evolversi della normativa e di eventuali modifiche organizzative interne di impatto significativo.

Vi si trovano le sezioni riguardanti i reati societari, i reati contro la Pubblica Amministrazione, i reati informatici, i reati in materia di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro ed infine i reati ambientali. Ogni sezione è composta da schede con l'indicazione dell'attività aziendale ritenuta "sensibile", i principi generali di controllo, i protocolli specifici di riferimento, i divieti ed i flussi comunicativi obbligatori nei confronti dell'Organismo di Vigilanza, soggetto chiamato a vigilare proprio sulla base delle indicazioni contenute in questa parte del Modello.

Sezione a sé stante, ma ormai parte integrante al Modello risulta essere, nei suoi periodici aggiornamenti annuali, il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione (attualmente 2016 – 2018). Come espressamente previsto dal Piano nazionale Anticorruzione, qualora l'Ente abbia già adottato un Modello di Organizzazione e Gestione sulla base del D.Lgs. 231/2001, può fare perno su di esso nella propria azione di prevenzione della corruzione.

Nel corso del 2016 il Modello Organizzativo è stato aggiornato in riferimento al nuovo Regolamento Interno Approvvigionamenti, adeguato alla normativa sugli appalti di cui al D.Lgs. 50/2016.

L'Organismo di Vigilanza ha sempre operato con continuità per sviluppare il sistema esistente ed attuare l'attività di sorveglianza. A tal fine ha effettuato riunioni ed audit presso l'Azienda, anche a sorpresa, sui processi a rischio, sui flussi operativi e sulla strutturazione delle funzioni interne, coinvolgendo i Responsabili di funzione di volta in volta interessati. Si è avvalso della collaborazione di personale interno con funzioni di segreteria tecnica, per il coordinamento degli incontri e dei rapporti con le varie funzioni aziendali coinvolte.

Particolare attenzione è stata dedicata, inoltre, alla sorveglianza in materia di sicurezza nei posti di lavoro, attraverso incontri costanti con la Direzione aziendale, con il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione, con il Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza e con il Responsabile Manutenzione, cui fa capo il settore operativo maggiormente interessato dalla materia.

L'Organismo di Vigilanza viene puntualmente aggiornato sulle eventuali novità o criticità relative alle attività "sensibili". Da parte sua ha inoltre, come di consueto, mantenuto un dialogo costante con i vertici aziendali e con il Collegio Sindacale, ed informato gli stessi in merito all'attività svolta, anche attraverso la Relazione annuale presentata al Consiglio di Amministrazione.

Nel corso del 2016 l'OdV non ha ricevuto segnalazioni, né ha rilevato commissioni di illeciti o violazioni del Codice Etico.

Attività di ricerca e sviluppo

Il presente punto, da trattare obbligatoriamente ai sensi dell'art. 2428 C.C., non è pertinente in quanto la società non svolge alcuna attività di ricerca e sviluppo.

Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e imprese sottoposte al controllo delle controllanti

Si precisa che sono stati intrattenuti rapporti con le società di cui al punto 2 terzo comma dell'art. 2428 del codice civile. Nello specifico, la società detiene una partecipazione nella società collegata "TPL FVG S.C. a R. L.", già TRASPORTI FERROVIARI FVG S.r.l., costituitasi in data 17 dicembre 2001 e trasformatasi in società consortile a responsabilità limitata a seguito di delibera dell'assemblea dei soci tenutasi il 9 febbraio 2009.

Si ricorda che, a fronte dei finanziamenti infruttiferi concessi alla collegata nel corso degli esercizi 2002, 2006 e 2009, la società ha deliberato la rinuncia alla restituzione di parte dei finanziamenti concessi al fine di ripianare le perdite d'esercizio della collegata.

Alla data di chiusura dell'esercizio l'importo dei crediti di natura finanziaria a fronte di finanziamenti infruttiferi concessi alla collegata, al netto delle rinunce alla loro restituzione a tutt'oggi effettuate, ammonta a Euro 15.292.

Risulta inoltre iscritto a bilancio, tra i crediti verso clienti, il credito di natura commerciale verso la società collegata, pari a Euro 5.274, a fronte di servizi di segreteria prestati alla stessa dalla società, nonché, tra i debiti verso fornitori, il debito di natura commerciale verso la collegata pari a Euro 28.000, che è relativo alle fatture da ricevere al 31.12.2016 per l'addebito di spese generali.

Per quanto attiene ai rapporti con società o enti controllanti si evidenzia il credito di natura commerciale iscritto nell'attivo circolante tra i crediti verso clienti, per complessivi Euro 1.498.075,28, nei confronti della Regione Autonoma FVG, subentrata alla Provincia di Gorizia nel contratto di TPL attualmente in proroga. Tale credito include l'importo relativo alle fatture emesse e quello per fatture da emettere, di competenza dell'esercizio 2016, in relazione al contratto di servizio TPL. Non sussistono altri rapporti con società o enti controllanti.

Azioni proprie

Ai sensi degli artt. 2435-bis e 2428 del codice civile, si precisa che la società, alla data di chiusura dell'esercizio, non possedeva azioni proprie.

Azioni/quote della società controllante

Ai sensi dell'art. 2435-bis e art. 2428, comma 3 nn. 3 e 4 del codice civile, si precisa che la società, nel corso dell'esercizio, non ha posseduto azioni o quote di società controllanti.

Uso di strumenti finanziari rilevanti per la valutazione della situazione patrimoniale e finanziaria e del risultato economico dell'esercizio

Ai sensi e per gli effetti di quanto indicato al punto 6-bis) del terzo comma dell'art. 2428 del Codice Civile, si attesta che la società non ha intrapreso particolari politiche di gestione del rischio finanziario, in quanto ritenuto non rilevante nella sua manifestazione in riferimento alla specifica realtà aziendale, non avendo attualmente in essere operazioni aventi caratteristiche di strumenti finanziari derivati.

Sedi secondarie

In osservanza di quanto disposto dall'art. 2428 del Codice Civile, si evidenzia che la società non ha sedi secondarie.

Evoluzione prevedibile della gestione

Ai sensi dell'art. 2428, 2°co., C.C., nelle pagine seguenti verranno analizzati in modo approfondito tutti gli aspetti relativi alla gestione aziendale con riguardo sia all'esercizio trascorso che alle aspettative per il futuro.

STATO ED EVOLUZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO IN ITALIA

IL QUADRO NORMATIVO ITALIANO

La normativa nazionale in materia di TPL, come già evidenziato nelle precedenti edizioni di questo documento, è stata sottoposta a diverse e varie evoluzioni, a volte divergenti nelle intenzioni; va da sé che il percorso di riforma, orientato anche dal legislatore europeo con i regolamenti emessi in materia di affidamento, verso un'auspicata liberalizzazione regolata del settore, è stato condizionato negativamente da quest'incertezza.

Se riconosciamo che l'efficientamento del settore può raggiungersi tramite meccanismi virtuosi e concorrenziali, è ovvio che si tratta di un obiettivo che risente di questo contesto. Nei fatti, nel Paese ritroviamo un mosaico variegato di diverse situazioni, con notevoli differenze tra compagini proprietarie, ambiti di programmazione e conseguente efficienza che si manifesta nella sostenibilità delle gestioni e nel livello del servizio proposto all'utenza.

In particolare l'impossibilità di poter ragionare su programmi a medio-lungo termine, dato il continuo trascinarsi del periodo transitorio, si riflette infine sulla possibilità di progettare investimenti e piani industriali che possano avere un orizzonte temporale quantomeno adeguato e costringe quindi a confrontarsi con periodi di programmazione limitati, con evidente difficoltà di poter trarre margini di economicità da tali investimenti.

Ora, dato la complessità, l'articolazione e la strategicità del settore, bisogna sicuramente considerare come fisiologici e anche positivi in un'ottica di adattamento, aggiustamenti, ritarature e conseguenti proroghe, ma ciò che è accaduto nel settore del TPL è ben lungi da questo contesto.

Volendo riassumere le tappe, il percorso verso la liberalizzazione regolata del settore inizia nel 1997, con il trasferimento della competenza del TPL alle Regioni, che fissa i principi per l'affidamento.

La Finanziaria per il 2002 introduce l'obbligo di scorporare la proprietà degli assets dall'esercizio dei servizi; nello stesso anno l'Unione Europea avvia una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia per violazioni delle norme sulla concorrenza e si apre un contenzioso costituzionale sul riparto di competenze tra Stato e Regioni, che si conclude solo nel 2004.

Fino al 2008 non assistiamo ad interventi normativi notevoli, ma solo ad un continuo differire la scadenza del periodo transitorio, mentre è di quell'anno la riforma dei servizi pubblici locali (art. 23bis L. 133/08), le cui norme risultano applicabili anche al settore dei trasporti ma sempre accompagnate da incertezze interpretative; le travagliate vicende della riforma sfociano infine nell'abrogazione delle relative disposizioni a seguito del referendum abrogativo del 2011.

Ancora, tra il 2011 ed il 2012, è riproposta una nuova disciplina generale in materia di servizi pubblici locali (artt. 3-bis e 4 DL 138/2011) che trova immediata applicazione anche al settore del TPL; ma nel luglio 2012 il citato art. 4 viene dichiarato costituzionalmente illegittimo perché sostanzialmente riproduttivo di quanto abrogato con il referendum.

In questo contesto, è opportuno sottolineare che il legislatore nazionale si è dedicato negli ultimi anni a numerosi interventi non di settore ma ugualmente impattanti perché relativi alla natura di società partecipate dalle Pubbliche Amministrazioni, soprattutto in materia di anticorruzione e trasparenza; attività normativa certamente apprezzabile e necessaria, ma purtroppo in alcuni momenti accelerata dalla portata emotiva di pesanti fatti di cronaca, con il risultato che le norme in tale ambito si sono spesso accavallate, applicate in fretta e sono stati necessari ulteriori approfondimenti e interpretazioni

successive. Tale frenesia ha naturalmente impattato sull'attività delle pubbliche amministrazioni ma anche sulla gestione ordinaria delle aziende partecipate, in molti casi dirette protagoniste dell'offerta del servizio di TPL. Queste ultime infatti si sono trovate a dover gestire, anche in quegli ambiti dove operano in regime di concorrenza e si confrontano quindi con dinamiche di mercato, tutta una serie di vincoli e laccioli, con l'effetto di allontanare sempre più il quadro concreto da quel contesto tanto auspicato di liberalizzazione regolata.

Nel 2015 inoltre l'Autorità per la Regolamentazione dei Trasporti ha pubblicato le tanto attese linee guida per la redazione dei bandi aventi ad oggetto l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale; tale documento, che ha il pregio di essere un'ottima base di partenza per l'elaborazione dei documenti di gara, nonché di rendere omogeneo l'approccio a tale tipologia di affidamento su tutto il territorio nazionale, arriva però in maniera tardiva, quando le procedure di affidamento più importanti della stagione sono già state abbondantemente avviate e non possono più recepire quanto così formalizzato. Il concreto recepimento delle indicazioni dell'Autorità dunque dovrà attendere in diversi casi la conclusione delle concessioni che si apprestano ad essere affidate.

Lo scorso anno poi ha visto la parziale pubblicazione dei decreti legislativi legati previsti dalla cd. legge-delega Madia in materia di riforma della Pubblica Amministrazione. Rimanendo ancora in attesa di un ulteriore, rispetto a quelli già citati, decreto relativo ai servizi pubblici locali, lo scorso settembre è entrato in vigore il decreto in materia di partecipazione in società da parte delle Pubbliche Amministrazioni, che ha incontrato però diverse difficoltà di applicazione ed interpretazione. Ad oggi rimangono ancora in attesa di un decreto correttivo.

A fare da sfondo a questo quadro, troviamo le discussioni intorno al Regolamento europeo n. 1370/2007/CE ed al suo impatto sul settore del trasporto pubblico locale italiano, che fissano al dicembre 2019 l'obbligatorietà di aggiudicare i contratti di trasporto pubblico mediante procedure di gara.

Nel frattempo, il legislatore europeo, intervenendo nel 2014 con 3 diverse direttive che riformano il settore degli appalti e delle concessioni, ha obbligato i paesi membri al recepimento di queste direttive con normative nazionali. Il percorso in Italia ha portato alla redazione del d.lgs. 50/2016, cd. Nuovo Codice Appalti, un testo unico che ha sostituito, non senza difficoltà e correzioni successive, il d.lgs. 163/2006.

Migliora lentamente il quadro di indeterminazione delle risorse da destinarsi al settore e le notevoli riduzioni delle stesse; nel 2013 si è finalmente affidato il Fondo Nazionale Trasporti, consentendo una migliore distribuzione e programmazione delle risorse, ma va considerato che gli anni della crisi hanno progressivamente eroso anche le risorse provenienti dalla vendita dei titoli di viaggio.

Il percorso virtuoso verso la concorrenza regolata, in grado di conferire risorse stabili per un tempo sufficiente ad una adeguata programmazione degli investimenti, continua comunque, anche se non senza difficoltà: da una parte appunto l'incertezza normativa, dall'altra, comunque influenzata da questo quadro, la numerosità e pervasività dei ricorsi. Si prenda ad esempio i casi delle Regioni Toscana e Friuli Venezia Giulia.

In questo contesto va ribadita con forza l'importanza di seguire logiche che si fondano sul concetto di "rete" e di "concorrenza per il mercato".

Il contenimento dei costi gravanti sulla finanza pubblica, sempre più essenziale in questo periodo, può far cedere verso la tentazione di promuovere una forte deregulation del settore, intesa come concorrenza "nel" mercato. Il rischio è però che si venga a creare una forte differenziazione tra ambiti redditizi e no, lasciando alla concorrenza regolata solo gli spazi dove

il mercato è per forza di cose non remunerativo, costringendo ancora una volta le amministrazioni locali a sobbarcarsi il costo di quei servizi a bassa redditività, che invece in una logica di rete potrebbero trovare il proprio equilibrio. Con l'aggravante di caricare gli enti affidanti di oneri programmatori e regolatori rilevanti e di incidere negativamente su tutto ciò che caratterizza e rende efficiente un servizio a rete (integrazione tariffaria, modale, di orari...).

In questo quadro, non si ravvisa tuttavia l'esigenza di una nuova disciplina generale di settore, ma esclusivamente di pochi interventi ben mirati.

Va innanzitutto consolidata sempre più la consapevolezza che la scelta di un sistema di concorrenza regolata per l'affidamento dei servizi di TPL è la strada migliore da perseguire per l'affidamento dei servizi che, come quello appunto dei trasporti, sono naturalmente di tipo "a rete". Gli effetti di rete consentono infatti di raggiungere efficienza sotto il profilo dei costi, senza dover sacrificare le parti non redditizie dell'intero servizio. Una pianificazione da svilupparsi in un orizzonte temporale medio-lungo favorisce la compensazione tra servizi profittevoli e servizi in perdita ed è condizione necessaria per una graduale minore dipendenza del settore dalla contribuzione pubblica. Valorizzando in tal senso le capacità organizzative e imprenditoriali dei concorrenti, che troverebbero soddisfazione negli ulteriori risparmi conseguenti da integrazioni modali, tariffarie e da economie di scala, porterebbe ad una maggior qualità del servizio offerto all'utenza; le amministrazioni pubbliche si troverebbero inoltre nella posizione di non assumere a proprio carico i rischi commerciali ed industriali derivanti dalla gestione.

Sempre in tale prospettiva si pone l'attuazione del principio dei costi standard, ancora sui blocchi di partenza e di cui si auspica la rapida attivazione, che renderebbe possibile definire con chiarezza le risorse necessarie a finanziare adeguati livelli di servizio in fase di predisposizione dell'affidamento, assicurando nel contempo certezza e stabilità finanziaria, una corretta determinazione delle compensazioni ed una misura dell'efficienza delle gestioni.

A tutti gli strumenti necessari per una corretta programmazione, utili sia per le amministrazioni che per i gestori, è necessario inoltre arrivare ad una modalità di definizione dei bacini, che siano di programmazione, ottimali o di gara, individuata sulla base di criteri trasportistici e non puramente amministrativi. Assieme ad appositi incentivi, ciò favorirebbe senza dubbio i processi di aggregazione delle imprese, con il duplice di scopo di pervenire ad economie di scala che gioverebbero ai conti di finanza pubblica e all'adeguatezza del livello di servizio, nonché alla creazione di soggetti economici italiani di dimensioni tali da potersi confrontare con quelli stranieri, sia nel mercato interno che in quello comunitario.

LA NORMATIVA COMUNITARIA

A livello comunitario l'attività normativa di quest'ultimo periodo si sta concentrando sul trasporto ferroviario, con l'adozione del cd. "IV Pacchetto" avvenuta nell'ottobre 2016, volta a facilitare l'ingresso di nuovi operatori nel mercato del ferro. Per quanto concerne la materia generale del TPL, prima dell'entrata in vigore del Regolamento Comunitario 1370/2007/CE, risultava disciplinata dai principi fondamentali in materia di concorrenza e trasporti fissati dal Trattato Europeo e dal Regolamento 1191/69/CEE, come modificato dal successivo Regolamento 1893/91/CE, relativo agli obblighi di servizio pubblico ed ai contratti di servizio pubblico.

Obiettivo del Regolamento 1169 era la soppressione degli obblighi di servizio pubblico che potevano falsare in maniera sostanziale la concorrenza; in alternativa, l'istituzione di forme di compensazione.

Tali obblighi sono quelle prestazioni che l'impresa, considerando esclusivamente il suo interesse commerciale, non assumerebbe o assumerebbe in misura e condizioni differenti, e comprendono:

l'obbligo di esercizio: obbligo fatto alle imprese di trasporto di adottare tutte le misure atte a garantire un servizio conforme a determinate norme di continuità, di regolarità e di capacità; di garantire l'esercizio di servizi complementari; di mantenere in buono stato, dopo l'eventuale soppressione dei servizi, linee, impianti e materiale.

l'obbligo di trasporto: obbligo fatto alle imprese di trasporto di accettare e di effettuare qualsiasi trasporto di persone o di merci a prezzi e condizioni di trasporto determinati.

l'obbligo tariffario: obbligo per le imprese di trasporto di applicare tariffe stabilite dalle pubbliche autorità.

Con la soppressione di tali obblighi, lo strumento per conseguire finalità di servizio pubblico, introdotto dal successivo Regolamento 1893/91/CE, è il **contratto di servizio pubblico**. Il contratto di servizio è il contratto concluso tra le autorità competenti di uno Stato membro ed un'impresa di trasporto allo scopo di fornire alla collettività servizi di trasporto conformi a norme di continuità, regolarità, qualità e capacità, a determinate condizioni e tariffe; nonché servizi complementari e adeguamento dell'offerta alle reali esigenze. A fronte degli obblighi imposti, i contratti dovevano obbligatoriamente contenere il prezzo delle prestazioni del servizio reso e altri elementi essenziali quali le caratteristiche del servizio, la disciplina delle revisioni contrattuali, le sanzioni per l'inadempimento, etc. etc..

A parte tale Regolamento ed i principi del Trattato, nell'ordinamento comunitario non esisteva, tuttavia, una norma organica che disciplinasse le modalità di accesso al mercato del trasporto pubblico.

Allo scopo di colmare tale lacuna, nel luglio 2000 la Commissione Europea ha elaborato una proposta di Regolamento europeo in materia, il cui iter è stato, a dire il vero, piuttosto lungo e travagliato. La versione originaria appariva fortemente orientata verso la concorrenza, atteggiandosi quasi ad una sorta di Decreto Legislativo n.422/97 europeo. I contratti di servizio dovevano infatti essere aggiudicati mediante gara pubblica di durata circoscritta e l'aggiudicazione diretta, pur non vietata, era considerata del tutto eccezionale e riservata alle sole ipotesi tassativamente previste.

Successivamente, anche a seguito di una forte divergenza tra gli Stati membri ed in particolare della Francia e della Germania, la Commissione fermò i lavori in attesa che la Corte di Giustizia si pronunziasse sul caso Altmark (attinente la corretta determinazione delle compensazioni in caso di imposizione di obblighi di servizio pubblico). A tale pronuncia sono seguite una nuova versione e numerose consultazioni, sino ad arrivare al testo finale che è stato quindi approvato in via definitiva dal Parlamento Europeo nel mese di ottobre 2007 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale delle Comunità Europee del 3 dicembre 2007.

Finalità ed ambito di applicazione del Regolamento 1370/2007/CE

Il Regolamento è finalizzato a definire le modalità di intervento, da parte delle competenti autorità, nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri per garantire la fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l'altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a prezzi inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire. A tale scopo esso stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

Quanto all'ambito di applicazione, esso si applica a servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia ed altri modi di trasporto su rotaia e su strada. Per **trasporto pubblico di passeggeri** si intendono i servizi di

trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa; i servizi di trasporto merci e quelli di persone prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico non sono quindi soggetti all'applicazione del Regolamento

Contratto di servizio pubblico

Il contratto di servizio pubblico è definito, dall'art. 2, lettera i) del Regolamento 1370/07/CE, come "uno o più atti giuridicamente vincolanti, che formalizzano l'accordo tra un'autorità competente ed un operatore di servizio pubblico, mediante il quale all'operatore stesso è affidata la gestione e la fornitura dei servizi di trasporto pubblico passeggeri soggetti agli obblighi di servizio pubblico".

Ai sensi del successivo art. 3, il contratto di servizio pubblico è l'unico strumento utilizzabile dall'autorità competente che voglia concedere all'operatore prescelto un diritto di esclusiva e/o una compensazione di qualsivoglia natura a fronte dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

L'art. 4 contiene una puntuale elencazione dei contenuti del contratto che dovrà definire con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore è chiamato ad effettuare. Conseguentemente andranno stabiliti, *ex ante* ed in modo obiettivo e trasparente, i parametri in base ai quali calcolare le eventuali compensazioni di tali obblighi e la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi.

I **contenuti minimi** dei contratti di servizio pubblico sono:

obblighi di servizio pubblico;

modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura del servizio ;

modalità di ripartizione dei ricavi, che possono essere trattenuti dall'operatore del servizio pubblico (*net cost*), riversati all'autorità competente (*gross cost*) o ripartiti fra l'autorità e l'operatore (misto, ad es. *gross cost* incentivante);

compensazione: in sede di stipulazione del contratto devono predeterminarsi, in modo obiettivo e trasparente, i parametri di calcolo della compensazione, mediante l'introduzione di un meccanismo che assicuri la definizione di parametri obiettivi di costo e di ricavo. Va inoltre tenuto conto di un profitto ragionevole per l'operatore, che il legislatore comunitario definisce come "tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, in un determinato Stato membro, che tiene conto dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico

standard sociali;

durata dei contratti;

tutela degli utenti.

Il Regolamento introduce inoltre per l'operatore di servizio pubblico l'obbligo di mantenere una contabilità separata, nel caso in cui esso effettui anche attività diverse da quelle assoggettate ad obblighi di servizio, al fine di evitare le sovvenzioni incrociate dall'attività sovvenzionata a quelle in libera concorrenza.

Per quel che riguarda la **durata** dei contratti di servizio pubblico, è fissata nei seguenti termini:

per i servizi su gomma, la durata determinata del contratto è non superiore a 10 anni;

per i servizi ferroviari o "su rotaie", la durata determinata del contratto è non superiore a 15 anni;
per i servizi integrati relativi a più modi di trasporto, la durata dei contratti è, al massimo, di 15 anni se i trasporti per ferrovia o "su rotaia" rappresentano oltre il 50% del valore dei servizi di cui trattasi.

Il Regolamento prevede alcuni casi di deroga all'art. 4, c. 3, disponendo la **proroga** del contratto di servizio per un periodo massimo pari al 50% della durata oppure la conclusione del contratto per un periodo superiore:

nel caso in cui l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto a quanto necessario per la fornitura dei servizi oggetto del contratto e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti;

nel caso in cui i costi derivanti dalla particolare situazione geografica lo giustificano (Regioni ultraperiferiche).

Il Regolamento dispone un'ulteriore eccezione al limite della durata prevedendo che, se l'ammortamento del capitale in relazione all'investimento in infrastrutture, materiale rotabile o veicoli lo giustifica e se il contratto di servizio pubblico è aggiudicato mediante una procedura di gara equa, tale contratto può essere concluso per una durata superiore a quella fissata perentoriamente nell'art. 4, c. 4. In questo caso l'autorità competente trasmette alla Commissione, entro un anno dalla stipula, il contratto e gli elementi che ne giustificano la durata superiore.

Aggiudicazione contratti di servizio pubblico

Prima di entrare nel merito, occorre evidenziare l'importanza della **differenza tra la nozione di "appalto di servizi" e quella di "concessione"**.

L'appalto è definito dalla direttiva 2004/17/CE come il contratto a titolo oneroso concluso tra uno o più enti aggiudicatori e uno o più imprenditori, fornitori o prestatori di servizi; la concessione presenta le stesse caratteristiche di un appalto di servizi ad eccezione che il corrispettivo della fornitura di servizi consiste unicamente nel diritto di gestire i servizi o in tale diritto accompagnato da un prezzo; ciò che differenzia i due aspetti è il soggetto che assume il rischio commerciale e di gestione: nei contratti di appalto, il rischio è detenuto dalla stazione appaltante, mentre nella concessione è assunto dal soggetto che eroga il servizio.

Tale differenza è particolarmente rilevante ai fini della individuazione delle procedure per l'affidamento dei servizi che seguiranno le regole delle direttive appalti nel primo caso, il Regolamento 1370/07 nel secondo (il Regolamento trova comunque applicazione nei contratti di servizio per trasporto pubblico per ferrovia o metropolitana).

Ciò risulta, peraltro, confermato dalle Direttive recentemente adottate dal Parlamento Europeo relative, per quel che interessa, la 2014/25/CE agli appalti nei cosiddetti settori "speciali" e la 2014/26/CE alle concessioni.

Tale differenziazione non appare essere in alcun modo presa in considerazione da parte del legislatore italiano che nel D.Lgs. 422/97, oltre ad utilizzare il più generico termine di "affidamenti", si limita a statuire che essi debbano avvenire in conformità alla normativa nazionale e comunitaria in materia di appalti pubblici di servizio. A ciò si aggiunga che le disposizioni regionali in materia di trasporto pubblico spesso individuano la tipologia di procedura di gara da seguire indicando espressamente le disposizioni del codice degli appalti cui rinviano.

In Italia, quindi, le norme vigenti obbligano ad aggiudicare i contratti di servizio pubblico (configurino essi un appalto o una concessione) secondo le procedure di cui alla direttiva appalti. Sotto tale profilo quindi la normativa nazionale sembrerebbe essere più stringente rispetto a quella comunitaria.

Fatta tale doverosa premessa, per quanto riguarda l'affidamento dei servizi, l'art. 5 prevede le seguenti forme di affidamento, che possono essere applicate se non vietate dalla legislazione nazionale:

Affidamento "in house": le autorità competenti a livello locale possono fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico ad un soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente (cosiddetto "operatore interno") su cui è esercitato un controllo completo ed analogo a quello esercitato sulle proprie strutture. A tal fine sono presi in considerazione elementi come il livello della sua rappresentanza in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza, le relative disposizioni negli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivi sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione.

Affidamento a terzi con gara: l'autorità competente può assegnare il contratto di servizio a terzi, che non siano "operatori interni", mediante una procedura di gara equa, aperta a tutti gli operatori e non discriminatoria con possibilità, peraltro, di procedere, dopo la presentazione delle offerte e dopo un'eventuale preselezione, ad una successiva fase di negoziazione.

Affidamento diretto al di sotto dei valori soglia: le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 € oppure riguardanti la fornitura di servizi di trasporto inferiore a 300 000 km l'anno; qualora il contratto sia aggiudicato direttamente ad un'impresa che opera con non più di 23 veicoli, dette soglie possono essere aumentate o a un valore annuo medio stimato non superiore a 2.000.000 € oppure fino a 600.000 km.

Affidamento diretto in casi di emergenza: l'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta, di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici.

Affidamento diretto servizi ferroviari: le autorità competenti possono di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto ferroviario quali metropolitana o tram. La durata di tali contratti non è superiore a 10 anni.

Per quel che riguarda le modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico il Decreto Legislativo 422/97 prevedeva la gara quale unica forma di affidamento. Circostanza questa che, alla luce della possibilità consentita del Regolamento 1370/07 di procedere a forme di affidamento diretto dei servizi "a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale", aveva indotto a ritenere, pur nelle difficoltà interpretative nella normativa nazionale di settore esistente, un siffatto divieto. Divieto che è venuto meno per effetto dell'entrata in vigore dell'art. 61 della legge 99/2009, che chiarisce in via legislativa la legittimità del ricorso alle forme di affidamento diretto previste dal Regolamento europeo 1370.

Ad oggi quindi il quadro normativo nazionale pare essere del tutto conforme al quadro comunitario.

Obblighi di pubblicità

Il Regolamento prevede poi alcuni obblighi di pubblicità a carico delle autorità competenti (art. 7): pubblicazione di una relazione annuale sugli obblighi di servizio pubblico di competenza, sugli operatori prescelti, sulle compensazioni e sui diritti di esclusiva concessi; pubblicazione sulla GUCE di alcune informazioni sul contratto di servizio almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara; su richiesta da una parte interessata l'autorità competente deve trasmettere la motivazione della sua decisione in merito all'eventuale affidamento diretto.

Periodo transitorio

Quanto al periodo transitorio, il Regolamento prevede che l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conformi all'articolo 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019. Durante tale periodo transitorio gli Stati membri "adottano misure per conformarsi gradualmente" alle disposizioni.

Nelle pagine che seguono alleghiamo sintesi dell'1° rapporto sulla mobilità urbana in Italia, documento redatto congiuntamente dalle associazioni di categoria ANAV e ASSTRA, assieme all'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (ISFORT).

Lo studio è uno strumento utile per capire quali siano le abitudini degli italiani in tema di mobilità, quale sia la propensione all'utilizzo del mezzo pubblico e come si evolve la domanda di mobilità nel tempo.



**DALL'AUSTERITÀ ALLO SVILUPPO:
IL RILANCIO DELLA MOBILITÀ COLLETTIVA
COME VOLANO PER LA CRESCITA**

13° Rapporto sulla mobilità in Italia

Ottobre 2016

INDICE

1. Senza politiche, la mobilità sostenibile è una chimera (<i>Considerazioni introduttive e di sintesi</i>)	1
2. Un mercato che non cresce	6
3. La crisi di lunga deriva delle alternative di trasporto all'auto	12
4. La mobilità collettiva scompare, fuori dalle aree metropolitane	18
5. La percezione di qualità peggiora per i mezzi pubblici urbani	23
6. L'eterno ritorno dell'auto	29
7. Qualche progresso nelle politiche urbane (ma non basta)	36
8. La sharing mobility non può ballare da sola	38

1. Senza politiche, la mobilità sostenibile è una chimera (Considerazioni introduttive e di sintesi)

1. Il quadro che emerge dal 13° Rapporto sulla mobilità in Italia è denso di zone d'ombra per le prospettive del trasporto sostenibile nelle nostre città e nei nostri territori.

In primo luogo, secondo le stime dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort il mercato complessivo della mobilità passeggeri appare in declino strutturale, seppure il dato specifico del 2015 mostri un andamento incerto della domanda. Il volume complessivo degli spostamenti nel giorno medio feriale è infatti diminuito del 4,1% rispetto al 2014, mentre l'indicatore dei passeggeri*km (in sostanza le distanze chilometriche complessivamente percorse) ha messo a segno un balzo di +9,2%¹. Tuttavia rispetto al 2008, anno convenzionalmente preso come inizio della crisi economica, la contrazione della domanda di mobilità è generalizzata e significativa, più ampia per il numero di spostamenti (-16,3%, ovvero circa 11 milioni in meno nel giorno medio feriale), ma rilevante anche per i passeggeri*km (-8,2%, ovvero circa 130 milioni in meno, sempre nel giorno medio feriale).

In secondo luogo, prosegue il tendenziale allungamento dei viaggi (dalla media di 9 km del 2001 ai 13,4 del 2015), con un sovraccarico di tempi e di costi soprattutto per i pendolari. È l'effetto strutturale della crescente migrazione della popolazione dalle grandi aree urbane verso le periferie e i comuni di corona, associata ai processi di espansione e dispersione degli insediamenti urbani residenziali e commerciali (cosiddetto "sprawl") registrati un po' ovunque nel Paese negli ultimi decenni. Conseguentemente, la mobilità di corto raggio (fino a 10 km) ha perso oltre il 12% di peso negli ultimi 15 anni, a favore quasi esclusivo degli spostamenti di media distanza (tra 10 e 50km). Va tuttavia sottolineato che pur nel quadro dei cambiamenti descritti gli spostamenti a vocazione urbana restano preponderanti nella caratterizzazione degli stili di mobilità degli italiani, assorbendo oltre i 2/3 della domanda complessiva. La politica nazionale dei trasporti dovrebbe quindi debitamente tenere conto da un lato delle nuove criticità dei viaggi dei pendolari (più lunghi e più costosi), e dall'altro lato della persistente centralità della mobilità urbana e locale nella vita quotidiana dei cittadini italiani.

¹ L'Osservatorio "Audimob", attivo dal 2000, si basa su un'estesa indagine telefonica, realizzata con sistema CATI e alimentata da oltre 15000 interviste annue per la serie storica 2000-2011 e da circa 7200 interviste annue dal 2012 ad oggi (si mantiene un margine di errore molto contenuto e quindi la piena confrontabilità di tutti i dati in serie storica). L'indagine interessa un campione stratificato (per sesso, per età e per regione) statisticamente significativo della popolazione italiana compresa fra 14 e 80 anni, e registra in modo dettagliato e sistematico tutti gli spostamenti effettuati dall'intervistato il giorno precedente l'intervista (*solo giorni feriali*), ad eccezione delle percorrenze a piedi inferiori a 5 minuti.

In terzo luogo – ed è il punto cruciale - il 2015 è stato un anno critico per la tenuta della cosiddetta “mobilità sostenibile”, ovvero dei mezzi a minor impatto (piedi, bicicletta e trasporto pubblico) che hanno registrato pesanti perdite di mercato, sia guardando ai volumi di domanda soddisfatta, sia guardando alle quote modali. Nel quadro generale di riduzione degli spostamenti che abbiamo appena ricordato, il 2015 ha segnato una diminuzione molto rilevante dei passeggeri trasportati dall'insieme dei mezzi pubblici (urbani ed extraurbani, sussidiati e non sussidiati), pari ad oltre il 20%, con una cessione di quasi 3 punti di share modale (il peso della mobilità collettiva è ora stimato a solo l'11,7% del totale degli spostamenti motorizzati). Sono stati così neutralizzati completamente gli incrementi della mobilità collettiva registrati tra il 2008 e il 2014, favoriti dalla crisi economica e dalla minore disponibilità delle famiglie a soddisfare la propria domanda di mobilità attraverso la costosa utilizzazione dell'auto.

Il trasporto pubblico riesce a mantenere le posizioni nelle grandi aree urbane, dove la quota modale resta su livelli significativi, attorno al 30% degli spostamenti motorizzati. Ma cede drammaticamente nei centri più piccoli (comuni con meno di 100mila abitanti), dove la stessa percentuale è di dieci volte più bassa (attorno al 3%). Il problema è che nelle aree urbane minori vivono più di 3 italiani su 4. Il mercato della mobilità collettiva, anche per effetto di questa frattura lungo la linea dell'urbanizzazione territoriale, tende quindi a restringersi in misura impressionante.

Non migliori i dati relativi agli spostamenti a piedi e in bicicletta che ugualmente diminuiscono in modo significativo - meno nel breve periodo (riduzione delle percorrenze di quasi il 10% nel 2015), molto di più nel medio e lungo (quasi il 30% dal 2008) - a causa qui soprattutto del peso decrescente della mobilità di corto raggio maggiormente interrelata, per evidenti ragioni, alla scelta di muoversi a piedi o in bicicletta.

2. L'automobile consolida invece nel 2015 il volume di passeggeri servito nell'anno precedente e contiene la perdita cumulata dal 2008 (-10,8%). Soprattutto, la quota modale dell'auto, tra gli spostamenti motorizzati, sale nel 2015 all'83,8%.

D'altra parte, l'eccellente stato di salute attraversato dall'auto nel mercato della mobilità in Italia è confermato dai dati di offerta. Infatti nel 2015 il parco autoveicoli ha quasi raggiunto la soglia dei 37,5 milioni di veicoli. Più di 3 italiani su 5 – compresi bambini ed anziani – possiedono un'auto, per l'esattezza il tasso di motorizzazione nazionale è pari a 61,6 auto ogni 100 abitanti, valore in crescita di quasi un punto rispetto al 2014. E' peraltro da sottolineare che anche nelle grandi città il tasso di motorizzazione è tornato a crescere nel 2015 praticamente ovunque, dopo il significativo arretramento che era stato registrato tra il 2008 e il 2014. E prosegue la leadership dell'Italia in Europa (seconda solo al piccolo e ricco Lussemburgo) per numero di auto in rapporto alla popolazione residente: +7 punti nel confronto con la Germania, +13,6 rispetto alla Spagna, ben +14,9 guardando alla Gran Bretagna (dati al 2014).

A trainare l'incremento del numero di auto sulle strade italiane è il mercato del nuovo. Il 2015 si è chiuso con un +15,8% di nuove immatricolazioni rispetto al 2014 e nei primi otto mesi del 2016 sono state vendute oltre 1,2 milioni veicoli, ovvero il 14,7% in più rispetto allo stesso periodo del 2015. In generale l'auto sta riprendendo quella posizione di "quasi-monopolio" nelle scelte modali degli italiani che la lunga crisi economica aveva iniziato, in misura limitata, ad intaccare. Con qualche conseguenza sulla sostenibilità del sistema. Non solo per i noti effetti sull'inquinamento e sulla congestione, ma anche per la preoccupante ripresa dell'incidentalità nella rete autostradale e della mortalità per incidenti nel complesso della rete stradale.

3. Nello sguardo retrospettivo del medio e lungo periodo, il dato più critico che emerge dalla serie storica di Audimob è rappresentato dalla quota calante del tasso di mobilità sostenibile, ovvero dell'insieme degli spostamenti effettuati con i mezzi di trasporto più ecologici (piedi, bici, trasporto pubblico). E' un trend paradossale se si considera la lunga crisi economica che avrebbe dovuto favorire l'uso di soluzioni di trasporto più economiche rispetto all'auto. Invece, complessivamente i vettori più ecologici perdono quasi 10 punti di quota modale tra il 2002 e il 2015, scendendo dal 37,2% al 27,6% del totale degli spostamenti. Incidono su questo dato sia dinamiche strutturali - lo sprawl urbano a cui prima si accennava, penalizzante tanto la mobilità a piedi e in bicicletta che ha una vocazione per la breve distanza, quanto per il trasporto pubblico che fatica ad inseguire la ramificazione sul territorio di una domanda di mobilità sempre più dispersa - sia fattori congiunturali, come ad esempio la diminuzione del prezzo dei carburanti che ovviamente riduce il gap di costo tra auto e altri modi, e che è stata particolarmente accentuata nell'ultimo biennio.

Tuttavia è anche chiaro che le politiche pubbliche per la mobilità sostenibile, centrali e locali, alla prova dei fatti - e al di là della retorica - non sono state efficaci o addirittura hanno avuto effetti penalizzanti moltiplicando i propri effetti negativi. Ad esempio, nel caso dei tagli operati negli ultimi anni ai fondi destinati al trasporto pubblico, l'invitabile conseguente riduzione dei servizi offerti ha impattato molto negativamente su una domanda che si stava riorientando sulla mobilità collettiva per ragioni principalmente di tipo economico (minore disponibilità di reddito delle famiglie e forte aumento del prezzo dei carburanti tra il 2010 e il 2012).

4. Dal lato "percettivo" della domanda (valutazioni e giudizi), si deve sottolineare innanzitutto come il livello di soddisfazione per i diversi mezzi di trasporto evidenzia un divario strutturale, e consolidato nel tempo, molto ampio tra i mezzi individuali (auto, moto e bicicletta che raccolgono un gradimento molto alto superiore al voto 8 in scala scolastica) e i mezzi collettivi (treno, autobus, metro ecc.) che, soprattutto nella mobilità urbana, faticano a raggiungere la sufficienza, con criticità diffuse nelle grandi aree urbane e in generale nel Centro-Sud. Il trasporto pubblico eroga quindi un servizio di qualità inadeguata, sia per l'obsolescenza del materiale

rotabile (l'età media degli autobus in Italia è di circa 12 anni contro una media europea di 7), sia per l'insufficiente capillarità dell'offerta.

Nonostante queste carenze, tuttavia, la propensione verso la mobilità sostenibile degli italiani sembra restare molto alta. Infatti, gli intervistati dichiarano di voler utilizzare di più sia i mezzi pubblici - oltre il 30%, quota che supera il 40% nelle grandi città, mentre meno del 5% vorrebbe diminuire l'uso - sia la bicicletta. All'inverso per l'auto solo il 7,6% auspica un aumento nell'uso, mentre il 32% vorrebbe ridurne il ricorso. La forbice tra il profilo di questi *desiderata* e i comportamenti effettivi, così marcatamente orientati verso l'auto, non potrebbe essere più plateale!

Infine, nei cittadini - più che nei policy makers a quanto pare - sembra esserci la piena consapevolezza dell'assoluta centralità del trasporto pubblico come alternativa all'auto. L'84% degli intervistati ritiene che sia opportuno indirizzare verso la mobilità collettiva investimenti e politiche di sostegno, una percentuale un po' più alta di quanto registrato dalla bicicletta e soprattutto molto più alta rispetto alle diverse forme di mobilità condivisa (car sharing, bike sharing, car pooling), ancora poco conosciute e comunque percepite come soluzioni complementari all'asse portante del trasporto pubblico.

5. Cosa succede nel campo nuovo e ancora poco esplorato della cosiddetta "sharing mobility" (car sharing, bike sharing, car pooling ecc.)?

E' indubbio che la mobilità condivisa sia in forte accelerazione soprattutto nelle grandi aree urbane, e che stia profondamente innovando i modelli organizzativi dei servizi di mobilità, per di più promuovendo un'opzione forte per quegli ambienti e tecnologie *smart, safe e clean* (veicoli più sicuri, motori a basse emissioni e a basso consumo, infomobilità per ridurre le percorrenze ecc.), verso cui i cittadini si orientano sempre di più.

I numeri attuali di penetrazione del mercato indicano tuttavia con chiarezza che la sharing mobility soddisfa un segmento ancora molto piccolo della domanda di trasporto - ad esempio si può stimare che gli spostamenti giornalieri in car sharing siano non più di 30.000 ovvero lo 0,3% di quelli effettuati con il trasporto pubblico e lo 0,04% di quelli effettuati in auto - ed è quindi irrealistico immaginare che possa fungere da alternativa diffusa alla mobilità collettiva (e anche a quella privata).

E' tuttavia anche vero che nella fase attuale il trasporto pubblico subisce un forte schiacciamento tra consumi di mobilità in contrazione, forte presidio dell'auto sullo zoccolo duro della domanda, penalizzazioni dalle politiche pubbliche (risorse a rischio, rigidità normative e regolatorie) e, in prospettiva, concorrenza della sharing mobility. Con un rischio evidente per il futuro della mobilità sostenibile, che passa necessariamente attraverso lo sviluppo - oggi sarebbe meglio parlare di "sopravvivenza"! - dei servizi di mobilità collettiva. Mentre infatti l'attenzione mediatica si focalizza sulla crescita e le innovazioni di soluzioni alternative, come quelle offerte dalla sharing mobility, i crudi numeri rendono evidente il fatto che se

crolla ciò che rimane del trasporto pubblico il dominio dell'auto (privata) diventerà quasi assoluto per gli spostamenti di corto raggio e assoluto per quelli di media e lunga distanza.

6. In questa cornice appare quindi necessario rilanciare una strategia di ampio respiro per la mobilità sostenibile, e soprattutto per il trasporto pubblico, che abbia come cardini alcune irrinunciabili linee di azione:

- favorire lo shift modale verso sistemi di mobilità collettiva e sostenibile attraverso l'implementazione di un nuovo e moderno Piano Nazionale dei Trasporti;
- ripensare il sistema di offerta di mobilità collettiva partendo dall'analisi dei fabbisogni;
- colmare il gap infrastrutturale dei sistemi di mobilità collettiva orientandoli alla soddisfazione delle esigenze della domanda attuale e potenziale (qualità, quantità, integrazione dell'offerta);
- guidare un processo di industrializzazione del settore del TPL attraverso l'ammodernamento della cornice regolatoria, un impulso verso una maggiore e migliore concorrenza ed il passaggio ad un sistema di finanziamento basato su fabbisogni e costi standard;
- stimolare la domanda attraverso un'offerta tariffaria più dinamica e correlata alle peculiarità dell'utenza;
- affrontare la sfida dell'innovazione tecnologica incentivando gli investimenti in ITS e ammodernamento del parco rotabile.

Lavorare su queste direttrici presuppone un cambio radicale di prospettiva e di visione dell'offerta di mobilità collettiva, da "diritto minimo da garantire" a "volano per la crescita economica e lo sviluppo sociale".

2. Un mercato che non cresce

Un andamento incerto ha caratterizzato la domanda di mobilità degli italiani nel 2015 secondo le stime dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort:

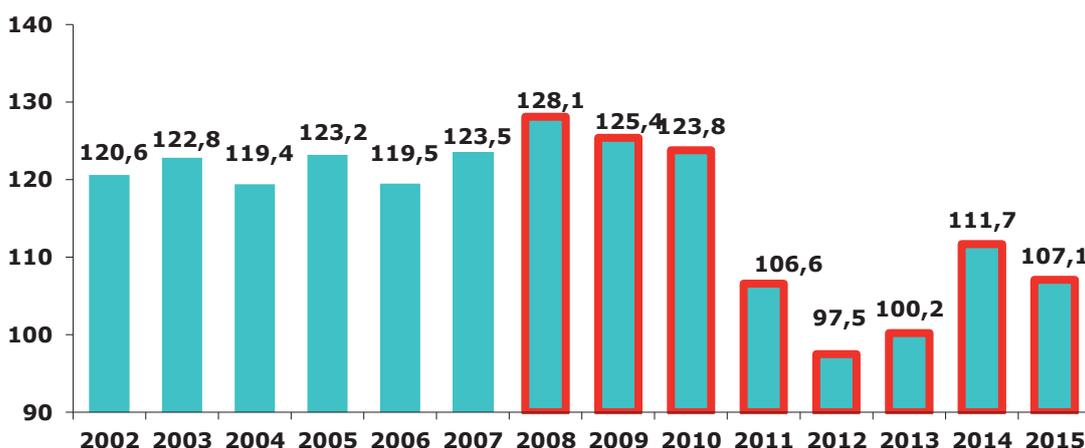
- da un lato, infatti, il volume complessivo degli spostamenti nel giorno medio feriale è diminuito del 4,1% (**Tab. 1 e Graf. 1**), interrompendo una striscia positiva che proseguiva dal 2012 e riportando il valore assoluto a 107 milioni (grossomodo come nel 2011);
- dall'altro lato, l'indicatore di domanda misurato dai passeggeri*km (in sostanza le distanze chilometriche complessivamente percorse) ha segnato un ragguardevole +9,2%, recuperando in valore assoluto (poco più di 1,4 miliardi di pax*km giornalieri) il livello che era stato raggiunto nel 2009 (**Graf. 2**).

Tab. 1 - La dinamica della domanda di mobilità (variazioni percentuali)

	2014-2015	2008-2015	2000-2015
Spostamenti totali in un giorno medio feriale	-4,1	-16,3	-15,1
Passeggeri*km totali in un giorno medio feriale	+9,2	-8,2	+11,8

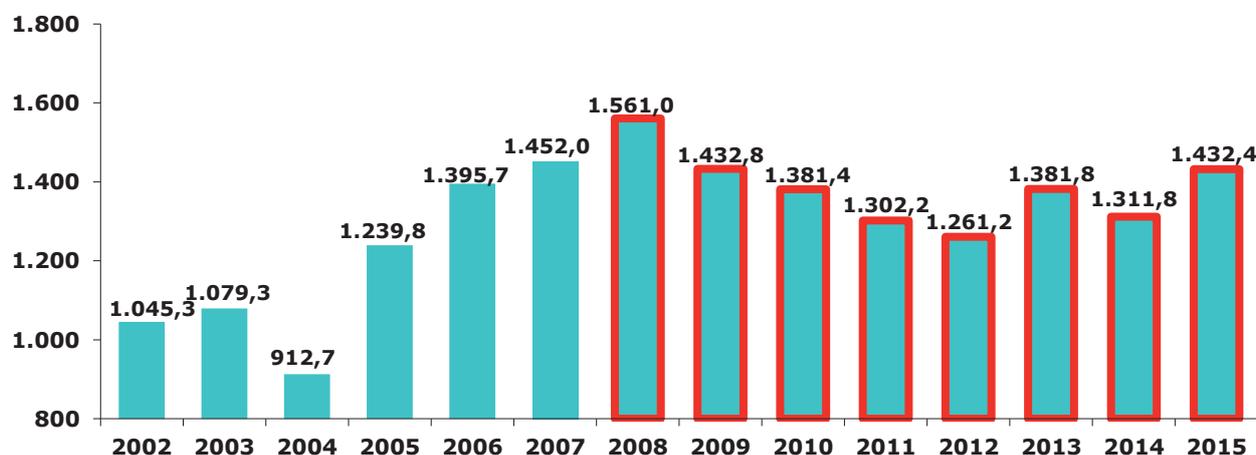
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Graf. 1 - L'andamento della domanda di mobilità: numero di spostamenti totali nel giorno medio feriale (in milioni)



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Graf. 2 - L'andamento della domanda di mobilità: numero di passeggeri*km totali nel giorno medio feriale (in milioni)



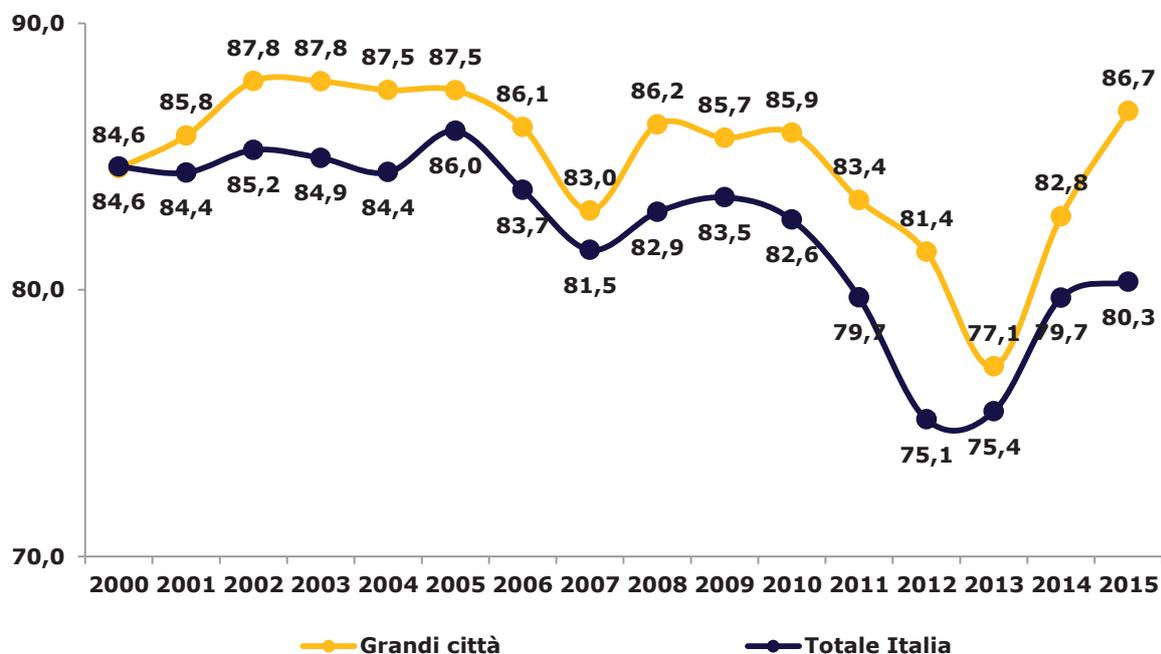
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

In sintesi, nel 2015 gli italiani hanno effettuato meno spostamenti, ma hanno mediamente allungato i viaggi. Rispetto al 2008, anno convenzionalmente preso come inizio della crisi economica, resta una riduzione significativa dei volumi di domanda di mobilità, più marcata per il numero di spostamenti (-16,3%, ovvero circa 11 milioni in meno nel giorno medio feriale), ma rilevante anche per i passeggeri*km (-8,2%, ovvero circa 130 milioni in meno, sempre nel giorno medio feriale).

In crescita anche il tasso di mobilità (quota di cittadini che hanno effettuato almeno uno spostamento nel giorno medio feriale), che riaggancia nel 2015 l'asticella dell'80%, cinque punti in percentuale in più rispetto al 2013 (**Graf. 3**). Soprattutto nelle grandi città è stato evidente il balzo dell'indicatore: 86,7% contro l'82,8% del 2014. Si può dire dunque concludere che la domanda di mobilità nel 2015 si è maggiormente "distribuita" rispetto all'anno precedente: più persone hanno effettuato spostamenti, ma con un minor numero medio di viaggi.

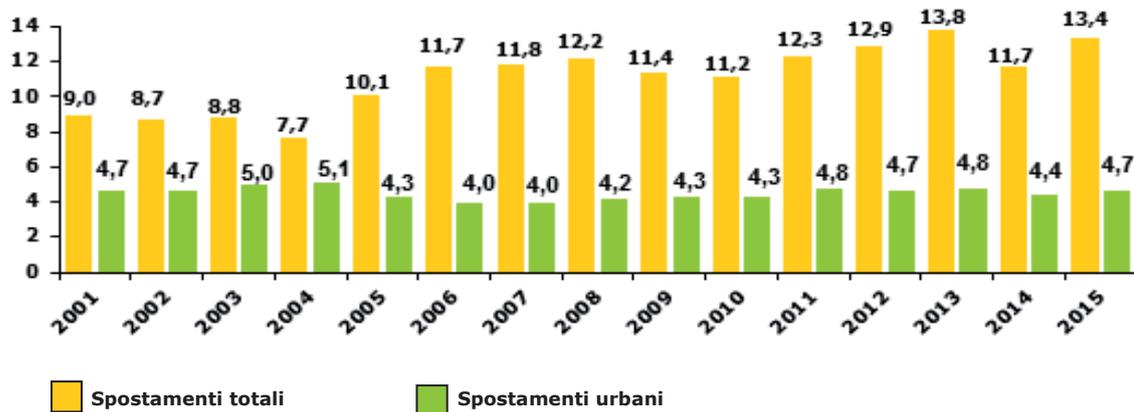
La dinamica inversa tra variazione degli spostamenti e variazione dei passeggeri*km si spiega, come già accennato, con l'incremento della lunghezza media dei viaggi (**Graf. 4**). Si tratta di una dinamica sia congiunturale (+14,5% nel 2015) che di lungo periodo (dai 9 km del 2001 ai 13,4 del 2015). E' l'effetto strutturale della crescente migrazione della popolazione dalle grandi aree urbane verso le periferie e i comuni di corona, associato ai processi di espansione e dispersione degli insediamenti urbani residenziali e commerciali (cosiddetto "sprawl") registrati un po' ovunque nel Paese negli ultimi decenni.

Graf. 3 – L'andamento del tasso di mobilità^(*)



^(*) Percentuale di popolazione che ha effettuato almeno uno spostamento nel giorno medio feriale
 Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Graf. 4 – L'andamento della lunghezza media degli spostamenti (valori in km)



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Conseguentemente, la mobilità di corto raggio (fino a 10 km) ha perso oltre il 12% di peso negli ultimi 15 anni, a favore quasi esclusivamente degli spostamenti di media distanza tra 10 e 50km (**Tab. 2**). Nel 2015 in particolare la redistribuzione della domanda di mobilità tra corto e medio raggio è stata piuttosto pronunciata. Va comunque sottolineato che pur nel quadro dei cambiamenti descritti gli spostamenti a vocazione urbana restano preponderanti nella caratterizzazione degli stili di mobilità degli italiani, assorbendo oltre i 2/3 della domanda complessiva². La politica nazionale dei trasporti dovrebbe quindi debitamente tenere conto della persistente centralità degli spostamenti di corto raggio nell'articolazione dei comportamenti di mobilità dei cittadini.

Tab. 2 - La ripartizione degli spostamenti totali per lunghezza (valori percentuali)

	2015	2014	2013	2000	Var. peso % 2014-2015	Var. peso % 2000-2015
Spostamenti a vocazione urbana (fino a 10 km)	67,3	73,5	68,9	79,8	-6,2	-12,5
Spostamenti di media distanza (10-50 km)	29,9	23,9	27,7	18,1	+6,0	+11,8
Spostamenti di lunga distanza (oltre 50 km)	2,8	2,6	3,3	2,1	+0,2	+0,7
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>		

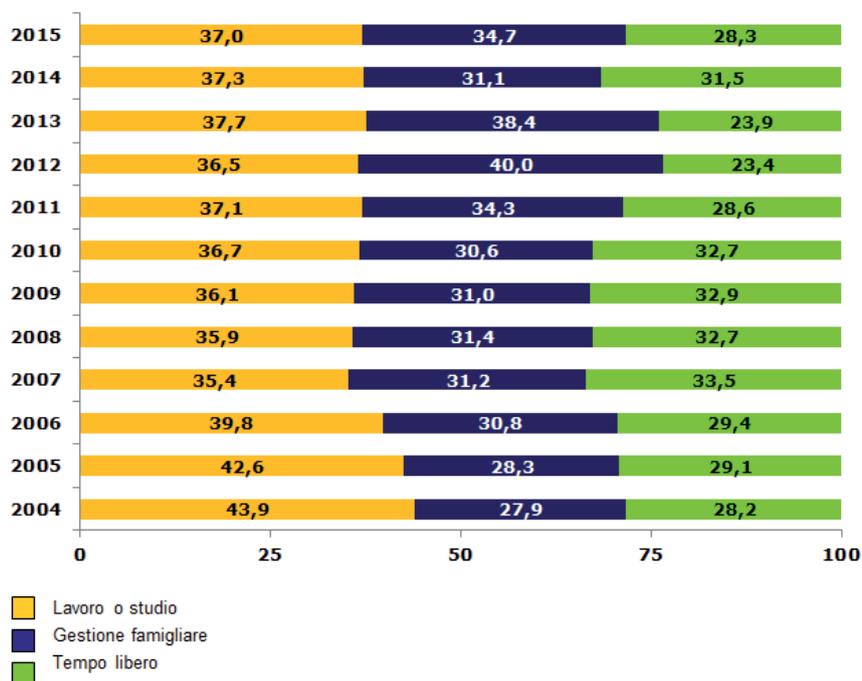
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Rispetto alle motivazioni della mobilità il 2015 ha registrato un calo del peso del tempo libero, pari a quasi tre punti percentuali, dopo il recupero nel 2014, a favore in particolare delle motivazioni legate alla gestione familiare (**Graf. 5**). Mantiene tuttavia il peso prevalente, pari al 37% del totale, il polo delle motivazioni sistematiche legate al lavoro (soprattutto) e allo studio. La gestione familiare è invece oggi la ragione di mobilità largamente principale nelle aree urbane (40,7% degli spostamenti), grazie alla forte crescita sperimentata nel 2015 e al decremento contestuale del tempo libero (**Graf. 6**). Nella mobilità extraurbana resta al contrario dominante, seppure in leggera diminuzione, la componente pendolare (lavoro e studio) degli spostamenti il cui peso va ad attestarsi appena sopra il 50% di tutti gli spostamenti (**Graf. 7**).

Nell'articolazione territoriale non si registrano differenze così marcate tra le circoscrizioni del Nord-Ovest, del Nord-Est e del Centro; in tutte e tre la regione prevalente di mobilità è rappresentata dalla componente studio e lavoro, seguita dalla gestione familiare e poi dal tempo libero (**Graf. 8**). Al Sud e Isole invece è la gestione familiare a spiegare la quota maggiore di domanda di mobilità (36,2%), seguita dal lavoro/studio e quindi dal tempo libero.

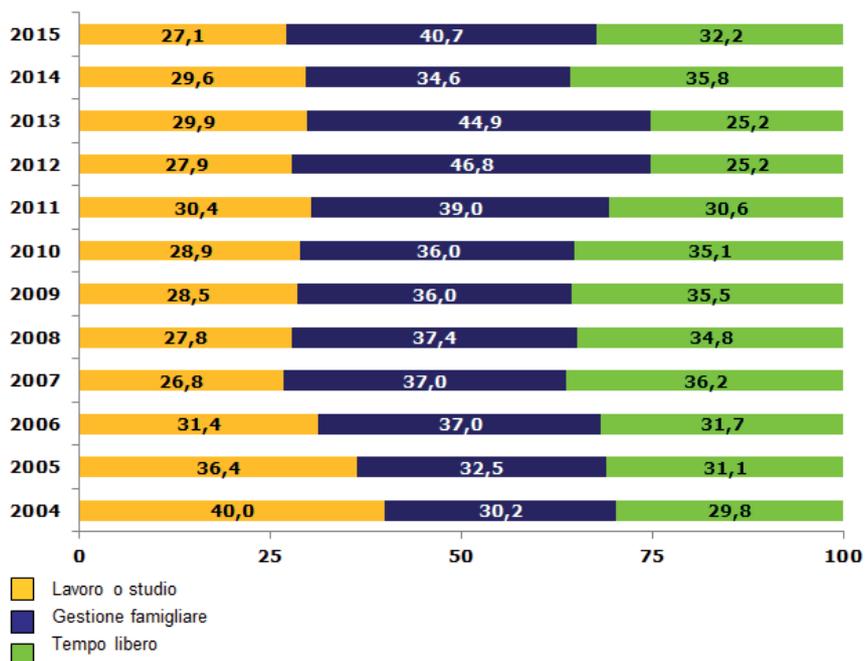
² La definizione di "mobilità urbana" include tutti gli spostamenti che l'intervistato dichiara di avere effettuato con origine e destinazione in uno stesso comune, ad eccezione delle percorrenze superiori ai 20km. Per complemento, la "mobilità extraurbana" include invece tutti gli altri spostamenti, ovvero quelli con origine e destinazione in comuni diversi e quelli interni al perimetro comunale ma superiori ai 20 km (sempre in riferimento alle dichiarazioni degli intervistati).

Graf. 5 – L'articolazione della domanda di mobilità per motivazione degli spostamenti (distribuzione %) – Totale mobilità^(*)



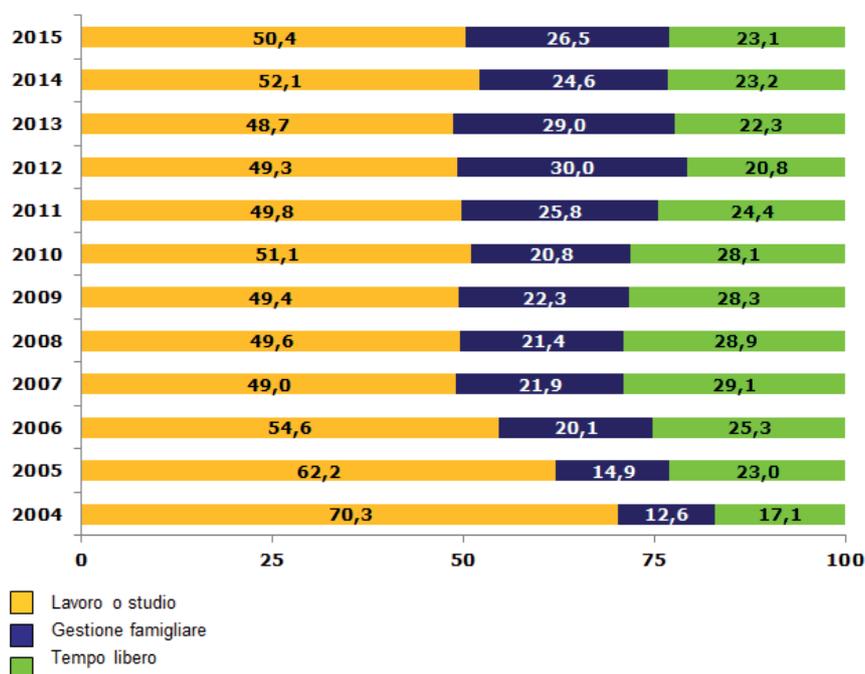
^(*) Spostamenti nel giorno medio feriale, esclusi i rientri a casa.
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Graf. 6 – L'articolazione della domanda di mobilità per motivazione degli spostamenti (distribuzione %) – Mobilità urbana^(*)



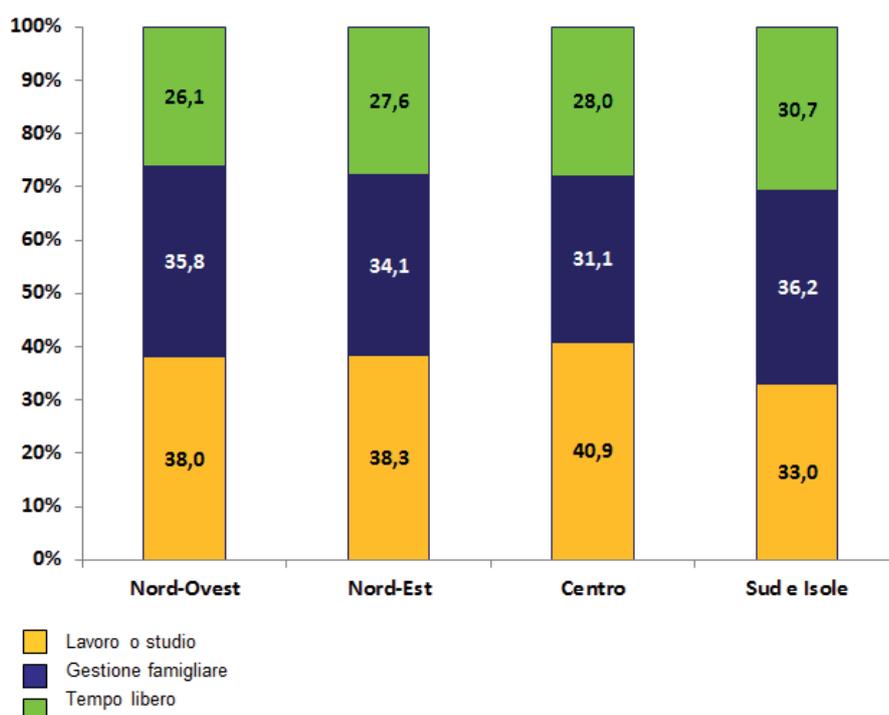
^(*) Spostamenti nel giorno medio feriale, esclusi i rientri a casa.
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Graf. 7 – L'articolazione della domanda di mobilità per motivazione degli spostamenti (distribuzione %) – Mobilità extraurbana^(*)



^(*) Spostamenti nel giorno medio feriale, esclusi i rientri a casa.
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Graf. 8 - La ripartizione degli spostamenti per motivazioni e circoscrizione geografica nel 2015 (%)^(*)



^(*) Spostamenti nel giorno medio feriale, esclusi i rientri a casa.
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

3. La crisi di lunga deriva delle alternative di trasporto all'auto

Il 2015 è stato un anno molto problematico per la tenuta della cosiddetta "mobilità sostenibile", ovvero dei mezzi di trasporto a minor impatto (piedi, bicicletta e trasporto pubblico) che hanno registrato pesanti perdite di mercato, sia guardando ai volumi di domanda soddisfatta, sia guardando alle quote modali.

Circa i volumi di spostamenti serviti (**Tab. 3**), nel quadro generale di contrazione della domanda (-4,1% di spostamenti nel 2015 e -16,3% dal 2008, anno di inizio della crisi economica) il 2015 ha evidenziato una riduzione molto rilevante, pari al 22%, dei passeggeri trasportati dall'insieme dei mezzi pubblici (urbani ed extraurbani, sussidiati e non sussidiati). Sono stati così neutralizzati completamente gli incrementi della mobilità collettiva osservati dal 2008, certamente favoriti dalla crisi economica e dalla (relativa) minore disponibilità delle famiglie a soddisfare la propria domanda di mobilità attraverso la costosa utilizzazione dell'auto. Evidentemente, in un contesto di maggiore dispersione territoriale della domanda (l'"effetto sprawl" di cui si è detto in precedenza), la contrazione dei livelli di offerta dei servizi, causati inevitabilmente dai pesanti tagli al settore del trasporto pubblico locale, e la diminuzione dei prezzi dei carburanti – su cui si tornerà tra poco – stanno "costringendo" da un lato, e incentivando dall'altro lato, crescenti fasce di popolazione (pendolari in primis) a riprendere l'auto per le esigenze quotidiane di trasporto.

Tab. 3 – La dinamica degli spostamenti per modo di trasporto (valori assoluti e variazioni percentuali) – Totale Mobilità

	Valori assoluti in milioni (spostamenti)				Variazioni %	
	2015	2014	2013	2008	2014-2015	2008-2015
Piedi e bici	19,3	21,3	16,9	26,9	-9,8	-28,6
Auto	73,7	73,3	68,9	82,3	+0,5	-10,9
Moto	4,0	3,9	3,1	5,8	+1,3	-31,6
Mezzi pubblici ^(*)	10,3	13,2	11,3	13,1	-22,0	-10,4
<i>Totale spostamenti</i>	<i>107,1</i>	<i>111,7</i>	<i>100,2</i>	<i>128,1</i>	<i>-4,1</i>	<i>-16,3</i>

(*) Tutti i mezzi pubblici, urbani (Autobus, metro ecc.) ed extraurbani (treno, pullman ecc.), sussidiati e non sussidiati

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Anche gli spostamenti a piedi e in bicicletta diminuiscono in modo significativo, meno nel breve periodo (riduzione delle percorrenze di quasi il 10% nel 2015), ma molto di più nel medio e lungo (quasi il 30% dal 2008), a causa qui soprattutto del peso decrescente della mobilità di corto raggio maggiormente presidiata, per evidenti ragioni, dai mezzi non motorizzati. L'automobile invece nel 2015 consolida il volume di passeggeri servito nell'anno precedente e contiene la perdita cumulata dal 2008 (-10,8%).

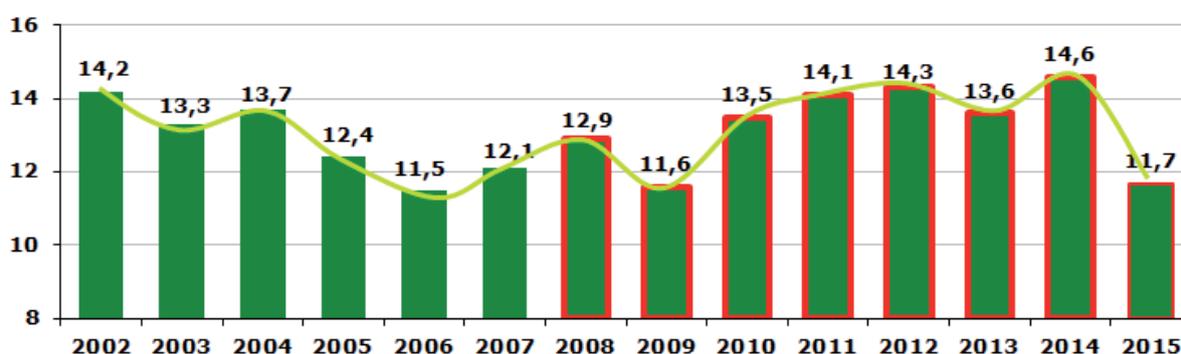
Quanto alla ripartizione modale il 2015 si è caratterizzato per una contrazione significativa delle quote dei mezzi sostenibili, dopo un biennio di tendenziale recupero (**Tab. 4**). Gli spostamenti non motorizzati (a piedi o in bicicletta) scendono al 17,9% del totale, con una significativa contrazione sia rispetto all'anno precedente (19,2% nel 2014), sia rispetto al 2008 (21,1%). In particolare, sono gli spostamenti a piedi a perdere peso, mentre la mobilità ciclistica mantiene uno share al 3,6% del totale, prossimo a quello del 2014 (3,8%) e uguale a quello del 2008. Passando ai soli spostamenti motorizzati, i mezzi di trasporto pubblico nel loro insieme perdono quasi 3 punti di share modale e si attestano all'11,7%, un valore più basso di quello registrato ad inizio crisi (2008) ed uno dei più bassi dal 2002 (**Graf. 9**). L'automobile rafforza invece la sua posizione dominante assorbendo l'83,8% dei viaggi motorizzati.

Tab. 4 - La ripartizione degli spostamenti per modi di trasporto (val. %) – Totale Mobilità

	2015	2014	2013	2012	2008
Spostamenti a piedi	14,3	15,4	13,8	14,9	17,5
In bicicletta	3,6	3,8	3,1	2,3	3,6
<i>Totale quota modale degli spostamenti non motorizzati</i>	17,9	19,2	16,9	17,2	21,1
<i>Totale quota modale degli spostamenti motorizzati</i>	82,1	80,8	83,1	82,8	78,9
↓					
Mezzi pubblici	11,9	14,0	12,8	15,1	12,6
Mezzi privati (auto)	81,6	79,8	82,4	79,7	79,5
Motociclo/Ciclomotore	6,5	6,2	4,8	5,2	8,0
<i>Totale spostamenti motorizzati</i>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Graf. 9 - La dinamica del tasso di penetrazione del trasporto pubblico – Totale Mobilità^(*)



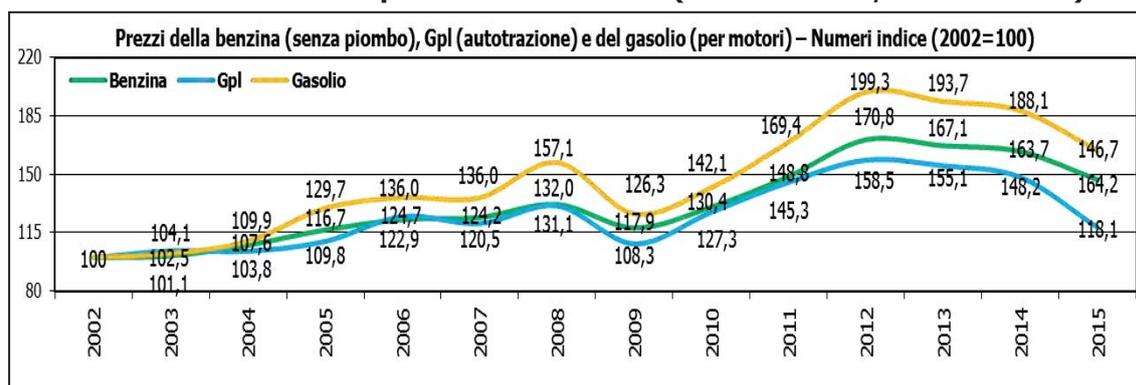
^(*) Quota % di spostamenti con mezzi collettivi sul totale mezzi motorizzati

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Come si accennava in precedenza, la perdita di mercato della mobilità collettiva è stata determinata dal deterioramento dei livelli di offerta, quantitativi e qualitativi, dovuto alla riduzione dei fondi destinati al settore che è stata compensata con incrementi tariffari da un lato, e con tagli ai servizi dall'altro. Mancano inoltre risorse adeguate per sostenere gli investimenti, necessari in particolare per il rinnovo del materiale rotabile, sia gomma che ferro, sempre più obsoleto.

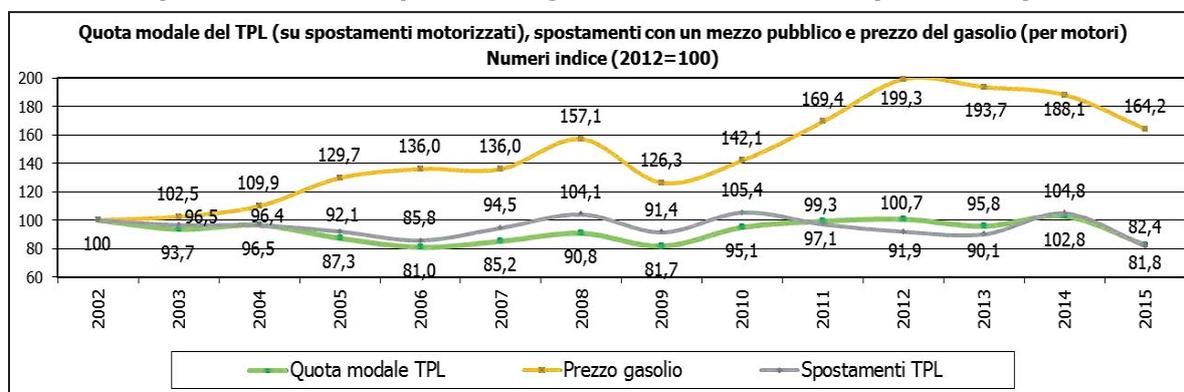
Ma accanto al tema del taglio delle risorse, che il settore deve fronteggiare ormai da un quinquennio, nella congiuntura dell'ultimo biennio si è registrato un ulteriore fattore incentivante per l'uso dell'auto, ovvero la diminuzione del prezzo del carburante (**Graf. 10**). Soprattutto nel 2015 la riduzione media è stata molto netta: il numero indice è infatti passato per la benzina da 163,7 del 2014 (la base 100 si riferisce al 2002) a 149 dei primi nove mesi del 2015, e per il gasolio da 188,2 a 167,1. D'altra parte, la "sensibilità" dell'andamento del trasporto pubblico al prezzo del carburante (elasticità incrociata della domanda) è ben testimoniata dagli andamenti rappresentati nel **Graf. 11**.

Graf. 10 – L'andamento dei prezzi del carburante (medie annuali, numeri indice)



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati del Ministero per lo Sviluppo Economico

Graf. 11 – La correlazione tra quota modale del TPL (su spostamenti motorizzati), spostamenti TPL e prezzo del gasolio – Numeri indice (2002=100)*



* Il dato sul prezzo del gasolio riferito al 2014 è stimato partendo dai valori medi mensili.

Fonte: elaborazioni Isfort su dati Audimob e Ministero delle Sviluppo Economico

Va inoltre sottolineato che nel 2015 si è registrato un lieve, ma comunque significativo, aumento del coefficiente medio di riempimento dell'auto (attestato a 1,38 contro l'1,34 del 2014), soprattutto per i viaggi extraurbani e quindi per il pendolarismo (**Tab. 5**). L'ulteriore avanzata dell'auto nel mercato della domanda di mobilità dei cittadini è dunque stata *anche* determinata, almeno in piccola parte, da una diversa organizzazione dei viaggi, più orientata al car pooling, soprattutto da parte di quei pendolari che non sono stati più in grado di usufruire di adeguati servizi di trasporto pubblico.

Tab. 5 - Il coefficiente medio di riempimento dell'auto (numero passeggeri)

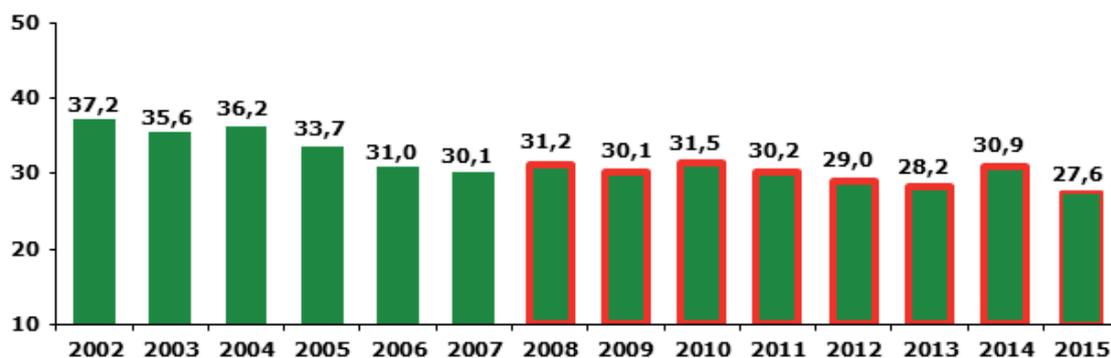
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Totale	1,34	1,32	1,47	1,40	1,38	1,39	1,39	1,39	1,40	1,42	1,34	1,38
Spostamenti urbani	1,35	1,32	1,48	1,40	1,39	1,39	1,41	1,39	1,41	1,43	1,34	1,33
Spostamenti extra-urbani	1,28	1,31	1,47	1,40	1,37	1,38	1,37	1,40	1,40	1,41	1,34	1,42
Spostamenti nelle grandi città	1,38	1,36	1,49	1,40	1,42	1,40	1,44	1,41	1,40	1,40	1,40	1,36

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Nello sguardo retrospettivo del medio e lungo periodo, il dato più preoccupante che emerge dalla serie storica di Audimob è rappresentato dalla quota calante del tasso di mobilità sostenibile, ovvero dall'insieme degli spostamenti effettuati con i mezzi di trasporto più ecologici (piedi, bici, trasporto pubblico). Come si vede nel **Graf. 12** il tasso di mobilità sostenibile perde quasi 10 punti percentuali tra il 2002 e il 2015 (dal 37,2% al 27,6%). Incidono su questo dato le già ricordate dinamiche sia strutturali (sprawl urbano) che, come oscillazioni, congiunturali (prezzo dei carburanti). Tuttavia è altrettanto chiaro che una tendenza così netta dimostra come le politiche pubbliche, centrali e locali, per la mobilità sostenibile alla prova dei fatti, e al di là della retorica, non sono state efficaci o addirittura sono state penalizzanti moltiplicando i propri effetti negativi. Ad esempio, nel ricordato caso dei tagli operati ai fondi destinati al trasporto pubblico l'inevitabile riduzione dei servizi ha impattato molto negativamente su una domanda che stava riorientandosi sulla mobilità collettiva per ragioni principalmente di tipo economico (minore disponibilità di reddito delle famiglie e forte aumento del prezzo dei carburanti tra il 2010 e il 2012).

Per ciò che riguarda la ripartizione, nell'ambito di tutto il trasporto collettivo (sussidiato e non sussidiato), tra spostamenti "su gomma" (autobus, pullman...) e spostamenti "su ferro" (treno, tram, metropolitana, sistemi a fune...), nell'ultimo decennio il peso del "ferro" è cresciuto significativamente rispetto alla "gomma" (8 punti percentuali) e si è attestato nel 2015, come nel 2014, al 43% (**Graf. 13**). I sistemi ferroviari assorbono una quota più elevata di viaggi nella mobilità extraurbana (45,4%) rispetto all'urbana (40%).

Graf. 12 - La dinamica del tasso di mobilità sostenibile^(*)



^(*) Quota % di spostamenti non motorizzati + spostamenti con mezzi pubblici sul totale spostamenti

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Graf. 13 - La dinamica della ripartizione del trasporto pubblico tra "gomma" e "ferro" ^(*)

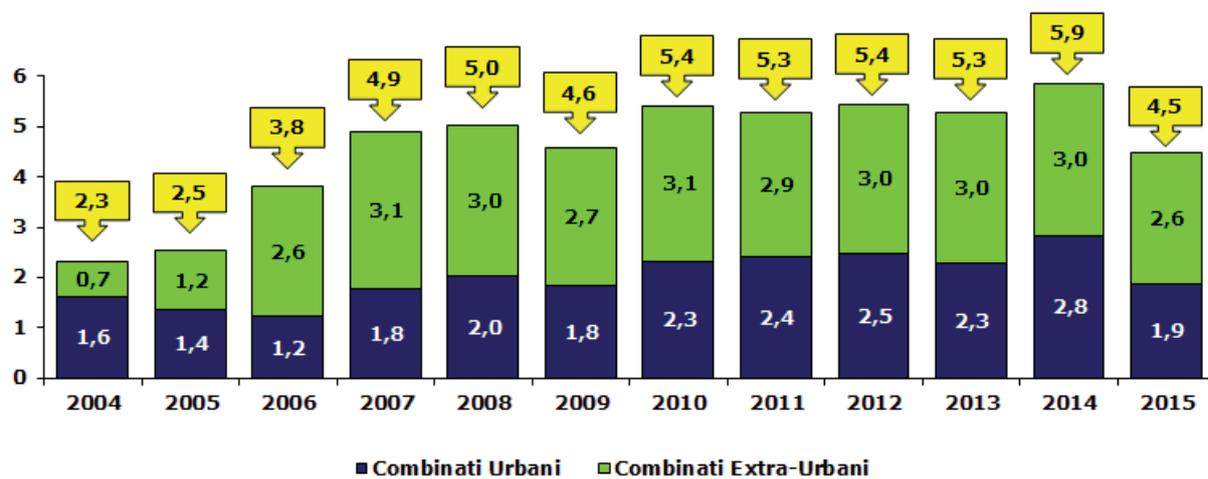


^(*) % spostamenti su "ferro" e a fune (tram, metropolitana, treno locale e a ML percorrenza, funicolari ecc.) sul totale degli spostamenti con mezzi pubblici

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Quanto, infine, all'intermodalità nel 2015 si è interrotto un trend positivo decennale che aveva portato la quota di viaggi effettuati con combinazione di mezzi, seppur su numeri ancora modesti, quasi a triplicare (dal 2,3% del 2004 al 5,9% del 2014) (**Graf. 14**). A fronte di un'offerta decrescente di servizi di trasporto pubblico e di una pianificazione carente le soluzioni intermodali non sono sempre in grado di assicurare tempi di percorrenza competitivi con l'auto. Il peso dell'intermodalità è più alto nella mobilità extraurbana, in particolare per l'accesso alle aree urbane medie e grandi.

Graf. 14 - L'andamento degli spostamenti intermodali (% sul totale degli spostamenti motorizzati)



Fonte: elaborazioni Isfort su dati Audimob

4. La mobilità collettiva scompare, fuori dalle aree metropolitane

L'andamento della ripartizione modale nella sola componente della mobilità urbana mostra alcuni significativi scostamenti rispetto a quanto registrato nella media complessiva (e quindi rispetto alla mobilità extraurbana).

La **Tab. 6** riassume i dati principali relati alle quote modali. E' da evidenziare in primo luogo che la mobilità non motorizzata nelle aree urbane rafforza la propria posizione nel 2015, assorbendo poco più del 30% degli spostamenti. E' una soglia di oltre due punti più alta di quanto registrato nel 2014, ma ancora inferiore al livello del 2008 (32,8%). Rispetto al 2014 è in crescita soprattutto il peso dei tragitti a piedi; anche la bicicletta tuttavia tende a rafforzare la propria quota di mercato, che sale nel 2015 ad un rilevante 5,7% con una tendenza alla crescita graduale consolidatasi, con qualche oscillazione, dal 2008. Quanto al sottoinsieme degli spostamenti motorizzati, i mezzi collettivi nel loro insieme perdono oltre due punti di quota modale scendendo nel 2015 all'11,9% (è un decremento comunque inferiore rispetto a quanto registrato nella mobilità extraurbana), quasi interamente a vantaggio dell'auto che raggiunge la soglia dominante dell'81,6% dei viaggi serviti.

Tab. 6 - La ripartizione degli spostamenti per modi di trasporto nella mobilità urbana (val. %)

	2015	2014	2013	2012	2008
Spostamenti a piedi	24,7	22,8	22,9	24,6	27,6
In bicicletta	5,7	5,3	4,7	3,6	5,2
<i>Totale quota modale degli spostamenti non motorizzati</i>	<i>30,4</i>	<i>28,1</i>	<i>27,6</i>	<i>28,2</i>	<i>32,8</i>
<i>Totale quota modale degli spostamenti non motorizzati</i>	<i>69,6</i>	<i>71,9</i>	<i>72,4</i>	<i>71,8</i>	<i>67,2</i>
↓					
Mezzi pubblici	11,9	14,0	12,8	15,1	12,6
Mezzi privati (auto)	81,6	79,8	82,4	79,7	79,5
Motociclo/Ciclomotore	6,5	6,2	4,8	5,2	8,0
<i>Totale spostamenti motorizzati</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Nel trasporto extraurbano, invece, pur in un quadro di migliore tenuta complessiva della domanda, il 2015 ha segnato un calo più accentuato della quota modale del mezzo pubblico che è scesa all'11,4% dal 15% del 2014 (**Tab. 7**). Si consolida ulteriormente lo share dell'auto – ormai l'86% di tutti i viaggi sono effettuati con le "quattro ruote" – e anche la moto, che resta tuttavia marginale nel mercato, registra una pronunciata crescita - in senso relativo ovviamente - del proprio mercato (2,6% degli spostamenti contro l'1,7% del 2014).

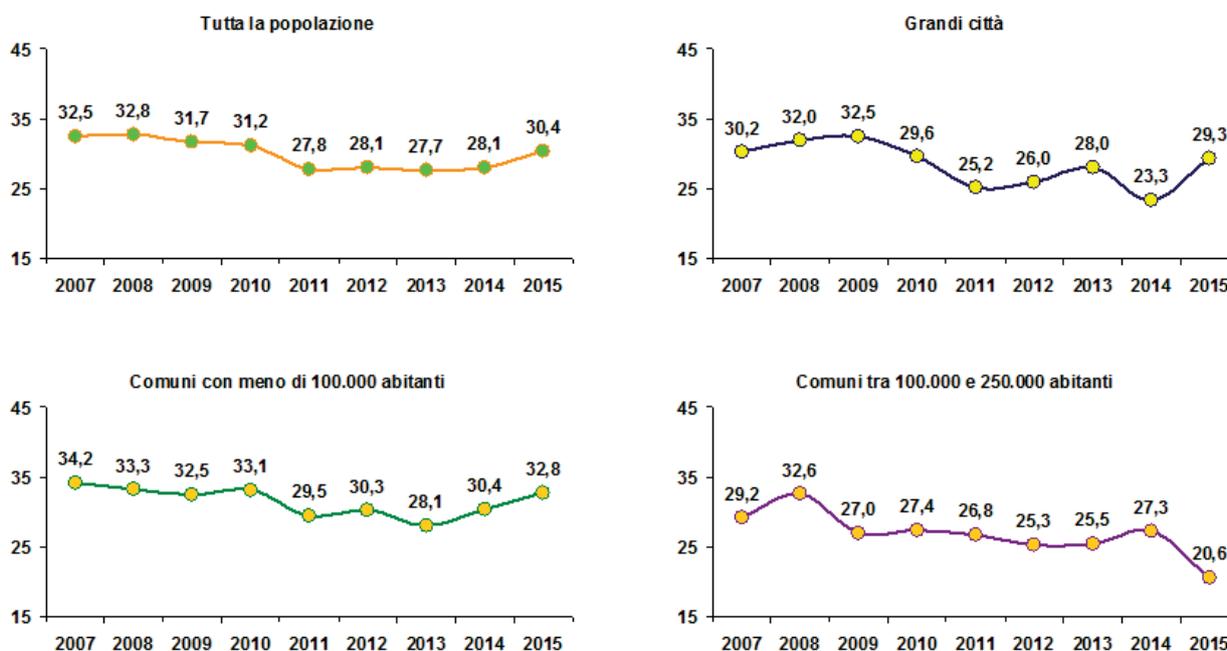
Tab. 7 - La ripartizione degli spostamenti per modi di trasporto motorizzati nella mobilità extraurbana (val. %)

	2015	2014	2013	2012	2011	2008
Mezzi pubblici	11,4	15,0	13,9	13,0	14,8	13,0
Mezzi privati (auto)	86,0	83,3	83,5	84,7	83,0	83,8
Motociclo/Ciclomotore	2,6	1,7	2,6	2,2	2,2	3,2
<i>Totale spostamenti motorizzati</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

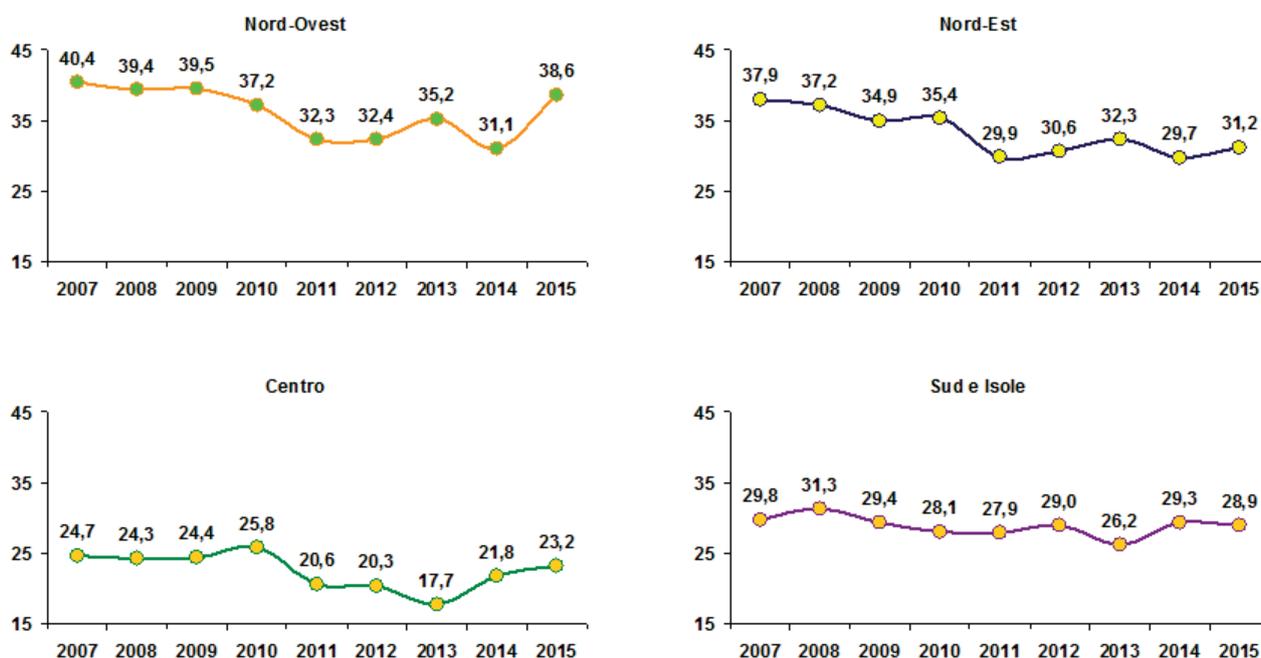
Guardando a qualche specifica della mobilità urbana non motorizzata, è da evidenziare che nel 2015 gli spostamenti a piedi e in bicicletta hanno guadagnato peso nelle grandi e nelle piccole città, mentre ne hanno perso – e significativamente – in quelle medie (**Graf. 15**). Rispetto invece alle circoscrizioni territoriali (**Graf. 16**), la mobilità ciclopedonale ha registrato una fortissima crescita nelle città del Nord-Ovest (dal 31% di quota modale del 2014 al 38,6% del 2015) e buon incremento al Centro e nel Nord-Est, dove tuttavia lo share si ferma rispettivamente al 23,2% e al 31,2%. Stabile la quota modale degli spostamenti senza motore nelle regioni meridionali e insulari.

Graf. 15 – Il peso della mobilità urbana non motorizzata per ampiezza demografica del comune di residenza (% spostamenti)



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Graf. 16 – Il peso della mobilità urbana non motorizzata per circoscrizioni territoriali (% spostamenti)



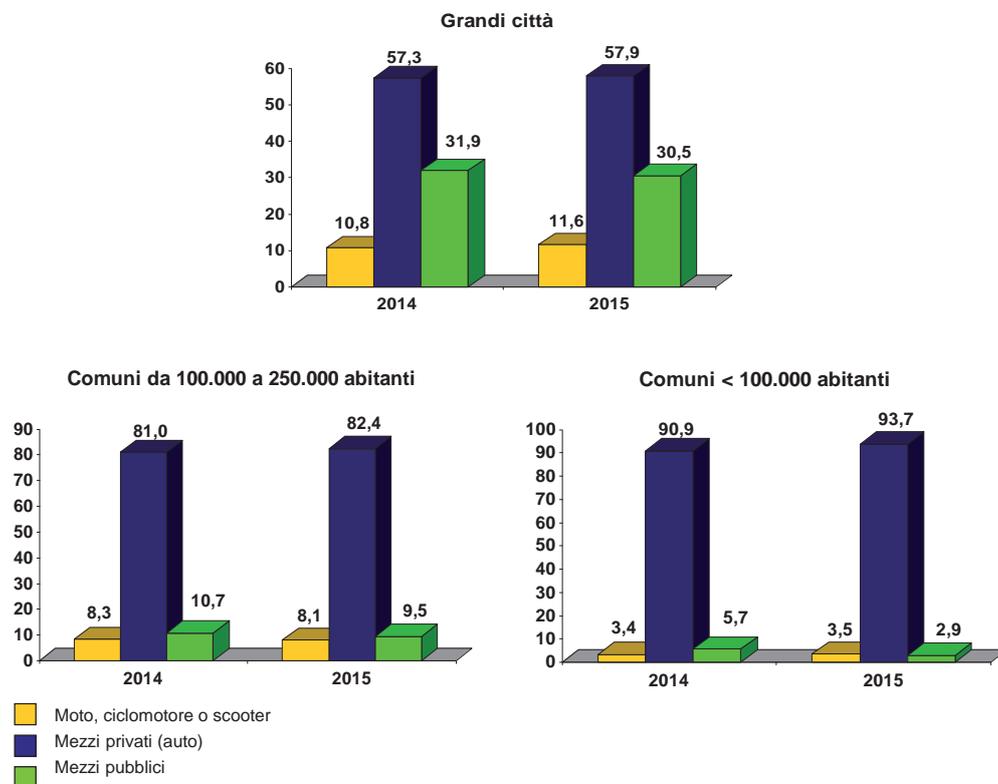
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Quanto alla mobilità motorizzata, segmentando il dato della ripartizione modale per ampiezza delle aree urbane, si può osservare che nel 2015 si approfondisce il divario tra grandi e piccole città nell'uso del mezzo pubblico (**Graf. 17**). La quota modale del trasporto pubblico diminuisce un po' nei poli urbani maggiori - dove resta tuttavia superiore al 30% - e anche nelle medie città, mentre crolla nei centri minori attestandosi sotto la soglia del 3%. Qui ovviamente il dominio dell'automobile è assoluto, con una quota modale che arriva al 93,7% degli spostamenti! Ed è nelle aree urbane minori che si concentra la gran parte della popolazione italiana (circa il 77%).

Rispetto invece alle circoscrizioni territoriali (**Graf. 18**), nel 2015 il trasporto pubblico urbano tiene nelle regioni del Nord-Ovest, dove appare evidente l'impatto positivo di Expo e dove mantiene una quota modale superiore al 20%, ma perde quasi 4 punti al Centro - e qui il riferimento speculare in negativo è al peso dei problemi del Tpl a Roma - e arretra ulteriormente al Sud (share appena al 6,5%).

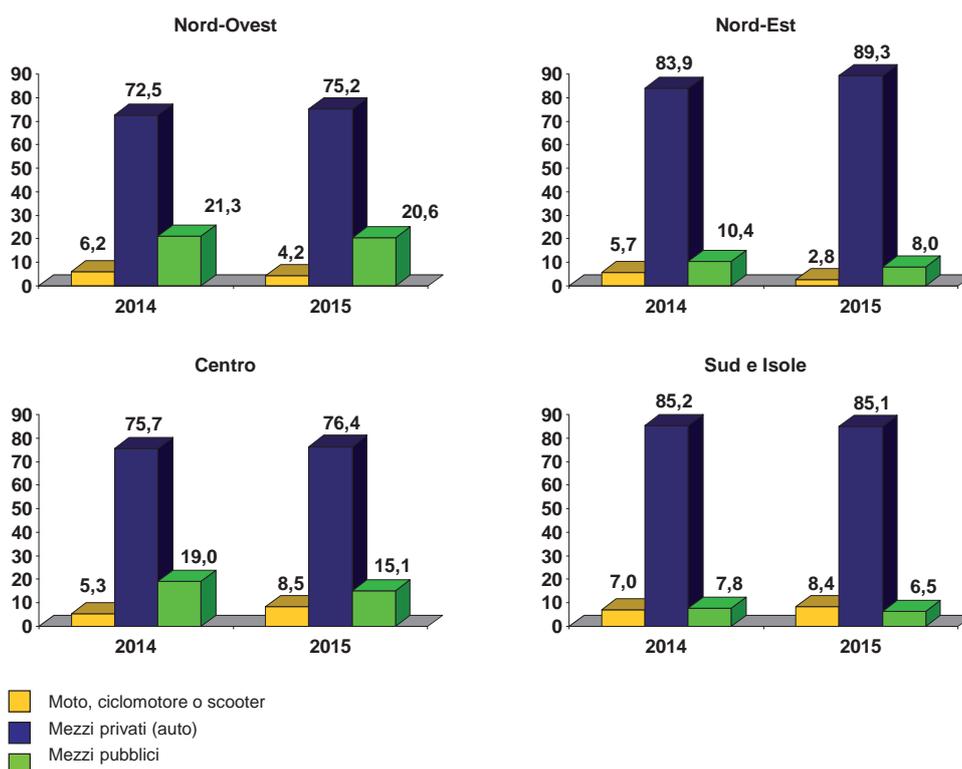
Il trasporto pubblico extraurbano perde invece rilevanti fette di mercato a favore dell'auto soprattutto al Nord (quote modali sotto il 10%) (**Graf. 19**). Migliore la tenuta al Centro-Sud dove lo split modale si mantiene attorno al 15%.

Graf. 17 - La ripartizione del mercato urbano dei mezzi di trasporto motorizzati per ampiezza dei comuni (val%)



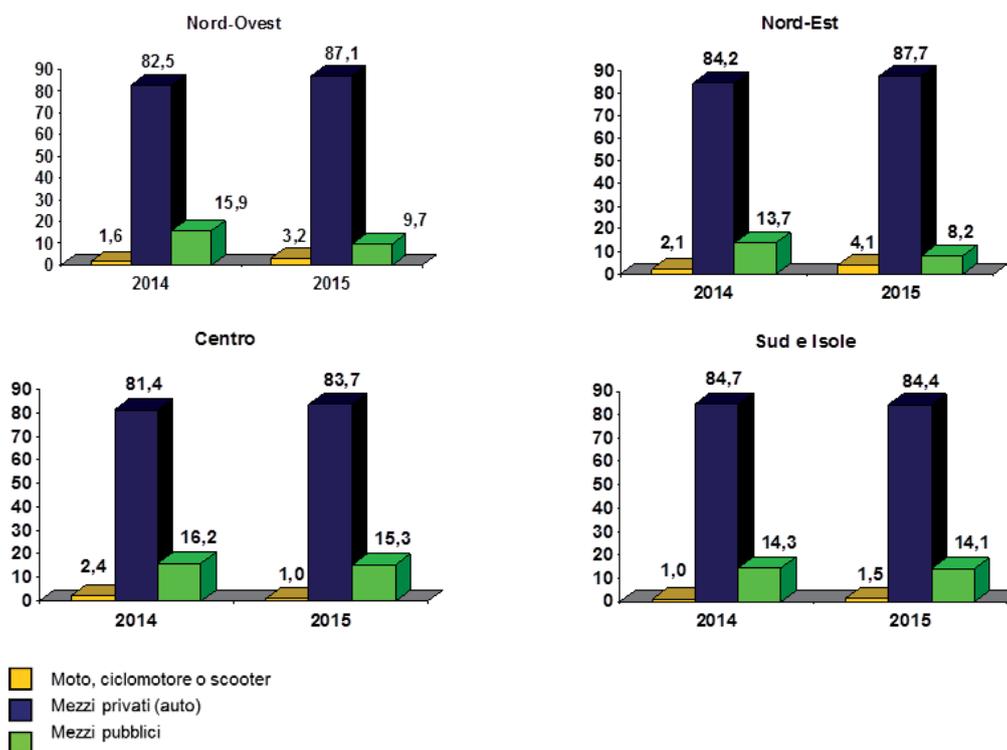
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Graf. 18 - La ripartizione del mercato urbano dei mezzi di trasporto motorizzati per circoscrizione territoriale (val. %)



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Graf. 19 – La ripartizione del mercato extraurbano dei mezzi di trasporto motorizzati per circoscrizione territoriale (val. %)



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

5. La percezione di qualità peggiora per i mezzi pubblici urbani

Nonostante i comportamenti effettivi, come si è visto, mostrino un'evidenza opposta, in verità gli italiani vorrebbero utilizzare di più i mezzi pubblici e la bicicletta. In particolare oltre 3 intervistati su 4, quota che supera il 40% nelle grandi città, dichiarano di voler incrementare l'uso dei mezzi pubblici, e solo il 4,3% di diminuirlo, mentre quasi il 30% vorrebbe aumentare l'uso della bici (**Tab. 8**). Per l'auto i valori sono quasi inversi; il 7,6% auspica un aumento nell'uso, il 32% una diminuzione. La propensione dei cittadini all'utilizzo di mezzi di trasporto sostenibile resta dunque alta, nonostante le difficoltà che si registrano dal lato dell'offerta dei servizi (in particolare per il trasporto pubblico), rispetto alla quale le valutazioni espresse dagli utenti sono tutt'altro che lusinghiere.

Tab. 8 – La propensione alla modifica dei comportamenti d'uso dei mezzi di trasporto (val. %)

<i>In prospettiva i cittadini vorrebbero....</i>	2015		2014		2013		
	Totale	Grandi città	Totale	Grandi città	Totale	Grandi città	
Utilizzazione dell'auto	Aumentare	7,6	8,3	5,1	6,2	5,9	6,1
	Diminuire	32,2	31,4	34,0	34,1	35,5	35,9
	Non modificare	58,2	57,9	58,4	56,9	57,1	56,8
	Non sa	2,0	2,4	2,4	2,8	1,5	1,3
	<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Utilizzazione di moto/ciclomotore	Aumentare	6,0	6,4	7,2	8,2	9,0	8,7
	Diminuire	2,3	4,0	3,3	1,9	2,1	2,4
	Non modificare	75,4	74,2	70,8	70,2	87,7	87,3
	Non sa	16,3	15,5	18,7	19,7	1,2	1,6
	<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Utilizzazione di mezzi pubblici	Aumentare	34,4	41,3	39,2	44,3	36,7	43,9
	Diminuire	4,3	7,0	3,5	5,7	3,9	5,0
	Non modificare	56,8	49,0	52,9	47,8	58,0	50,3
	Non sa	4,5	2,7	4,4	2,3	1,4	0,8
	<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Utilizzazione di bicicletta	Aumentare	28,9	27,4	41,3	36,5		
	Diminuire	1,0	1,1	1,0	0,7		
	Non modificare	63,2	62,5	46,1	52,3		
	Non sa	7,0	8,9	11,6	10,5		
	<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>		
Saldo "aumentare"– "diminuire"	Utilizzazione dell'auto	-24,6	-23,1	-28,9	-27,9	-29,6	29,8
	Utilizzazione della moto	+3,7	+2,4	+3,9	+6,3	+6,9	+6,3
	Utilizzazione di mezzi pubblici	+30,1	+34,3	+35,7	+38,6	+32,8	+38,9
	Utilizzazione bicicletta	+27,9	+26,3	+40,3	+35,8		

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

In effetti, i giudizi di soddisfazione sui diversi mezzi di trasporto utilizzati mostrano nel 2015 un quadro complessivo di tendenziale stabilità, all'interno del quale tuttavia si registra un peggioramento non marginale della posizione dei mezzi pubblici urbani, in particolare nelle grandi città. Come si può dedurre dai dati contenuti nella **Tab. 9**, nel 2015 è diminuita la soddisfazione nella media delle grandi città – già molto bassa - sia per autobus e tram (voto che scende da 5,7 a 5,4), sia per la metropolitana (il voto medio passa da 7,4 a 6,8) che nel corso degli ultimi anni aveva registrato una costante crescita attestando questo mezzo pubblico di trasporto agli stessi livelli di gradimento dell'auto nelle grandi città. Di nuovo, i gravi problemi incontrati dal trasporto pubblico nella Capitale hanno influito negativamente sui valori medi nazionali. I mezzi individuali consolidano invece il proprio livello di gradimento, ampiamente attestato sopra l'8, ed ampliano ulteriormente la già rilevante forbice con il gradimento per i mezzi collettivi.

Tab. 9 - Indici di soddisfazione per i diversi mezzi di trasporto (punteggi medi 1-10)^(*)

	2015		2014 ^(**)		2013 ^(**)		2008	
	Totale	Grandi città	Totale	Grandi città	Totale	Grandi città	Totale	Grandi città
Moto, ciclomotore, scooter	8,4	8,6	8,3	8,6	8,4	8,8	8,4	8,7
Automobile	8,4	7,7	8,2	7,6	8,2	7,4	7,8	7,2
Bicicletta	8,3	8,3	8,4	8,4	8,4	7,9	8,2	8,2
Metropolitana	7,3	6,9	7,6	7,4	7,6	7,3	7,3	7,3
Pullman, autobus extraurbano	6,7	6,4	6,6	6,5	6,6	6,3	6,5	6,3
Treno locale	6,3	6,5	6,0	6,5	6,0	6,0	6,0	6,2
Autobus, tram	6,1	5,6	6,2	5,7	6,2	5,7	6,0	5,7

^(*) Giudizi riferiti all'utilizzazione del mezzo nei tre mesi precedenti l'intervista

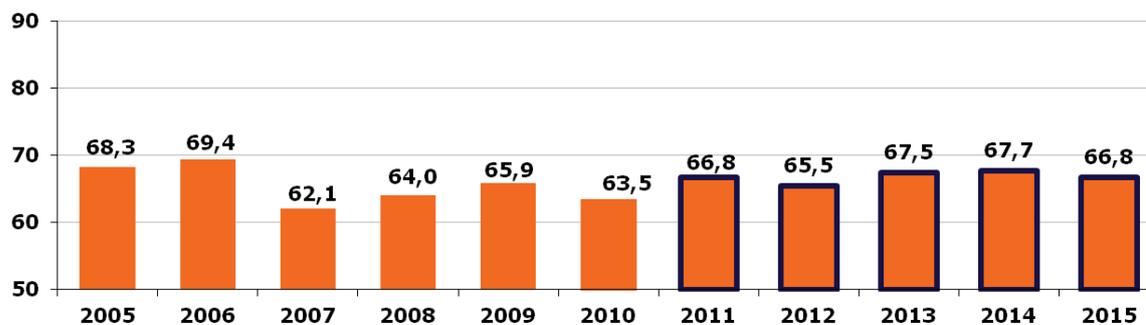
^(**) Dati da campione

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Leggendo i dati nel medio e lungo periodo, si può rilevare che la quota di utenti soddisfatti (voti 6-10) per i mezzi di trasporto pubblico urbano ha seguito una dinamica molto differenziata tra metropolitana (**Graf. 20**) e autobus/tram (**Graf. 21**): nel primo caso, il valore già molto alto registrato nel 2005 (81,1%) è cresciuto fino all'88,3% del 2014 per poi ripiegare bruscamente nel 2015, mentre per l'autobus/tram, la percentuale di soddisfatti ha seguito una linea sostanzialmente piatta, anzi in leggero declino, attorno al livello del 67-68%.

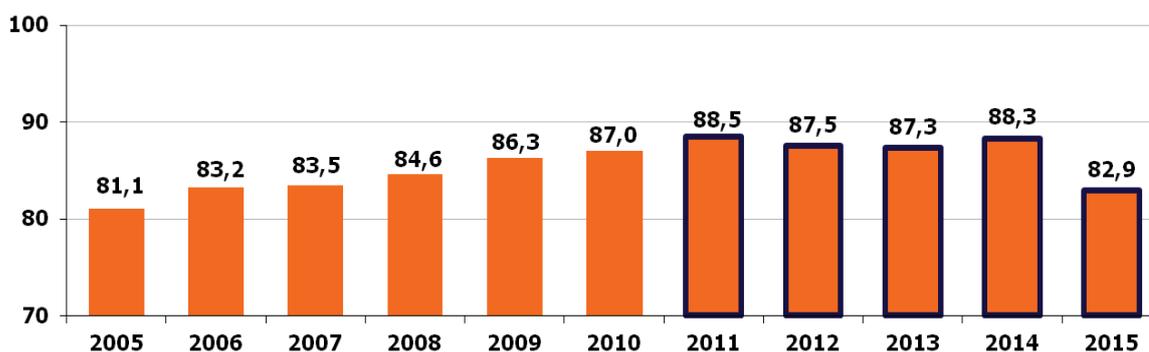
Quanto alla soddisfazione per il mezzi dell'extraurbano, il pullman ha registrato un consolidamento negli ultimi 10 anni, pur con andamenti ondulatori (dal 74,9% di utenti soddisfatti del 2005 al 77,9% del 2015) (**Graf. 22**). Il treno locale invece ha perso gradimento fino al 2013 (5 punti percentuali rispetto al 2005), per poi recuperare nell'ultimo biennio (**Graf. 23**).

Graf. 20 - L'andamento della soddisfazione per l'uso della metropolitana (% voti 6-10)



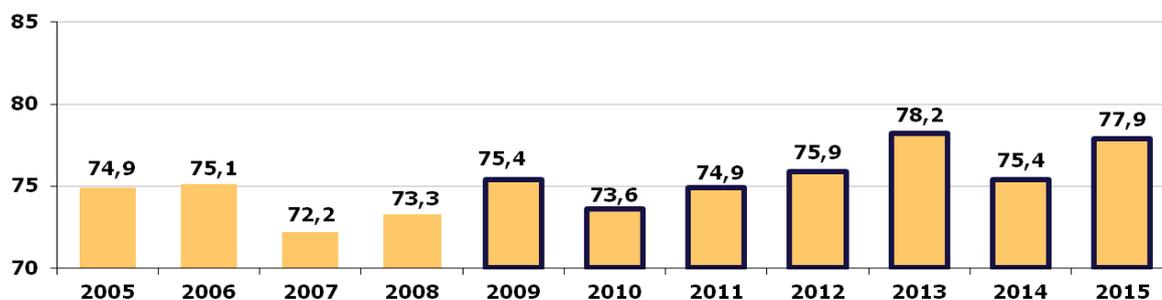
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Graf. 21 - L'andamento della soddisfazione per l'uso dell'autobus/tram (% voti 6-10)



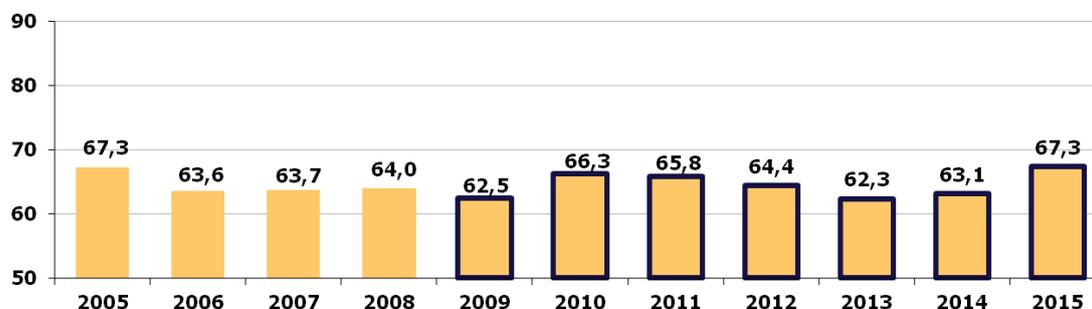
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Graf. 22 - L'andamento della soddisfazione per l'uso del pullman (% voti 6-10)



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Graf. 23 - L'andamento della soddisfazione per l'uso del treno locale (% voti 6-10)



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Guardando ora agli andamenti della soddisfazione dei mezzi pubblici urbani per circoscrizione territoriale (**Tab. 10**), nel 2015 si confermano – ed anzi si accentuano – i divari tra Nord e Centro-Sud. L'autobus raccoglie infatti valori medi di gradimento molto positivi al Nord, soprattutto nel Nord-Est (voto medio pari a 6,9 in crescita rispetto al 2014), valori che precipitano abbondantemente sotto la sufficienza nelle città del Centro e del Sud Italia (voto a 6,6 in entrambi i casi, in peggioramento rispetto al 2014). Stessa dinamica anche per la metropolitana, seppure su valori diversi. Nel Nord-Ovest la metropolitana raccoglie un giudizio di soddisfazione superiore all'8 (tuttavia declinante rispetto al 2014), mentre al Sud si scende a 6,8 (contro il 7,1 del 2014) e al Centro – si tratta del solo caso di Roma – ancora più in basso restando comunque sopra la sufficienza (6,3 con una netta diminuzione dal 7,1 del 2014).

Tab. 10 – La soddisfazione per i mezzi di trasporto pubblico urbano per circoscrizione territoriale di residenza degli intervistati (punteggi 1-10)^(*)

	Autobus e tram				Metropolitana			
	2015 ^(**)	2014 ^(**)	2013 ^(**)	2008	2015 ^(**)	2014 ^(**)	2013 ^(**)	2008
Nord-Ovest	6,5	6,6	6,6	6,3	8,1	8,3	8,2	7,6
Nord-Est	6,9	6,7	7,0	6,8	7,9	-	-	-
Centro	5,6	5,7	5,9	5,5	6,3	7,1	6,9	7,0
Sud e Isole	5,6	5,8	5,6	5,5	6,8	7,2	7,3	7,1
Totale	6,1	6,2	6,2	6,0	7,3	7,6	7,6	7,3

(*) Giudizi riferiti all'utilizzazione del mezzo nei tre mesi precedenti l'intervista.

(**) Dati da campione.

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Per ciò che riguarda invece i mezzi pubblici extraurbani, i divari tra Nord e Centro-Sud permangono ma in misura molto meno accentuata (**Tab. 11**). Il pullman raccoglie il livello di gradimento più alto nel Nord-Ovest (voto medio a 6,9 in significativo aumento dal 6,6 del 2014) e quello più basso nelle regioni del Centro (6,3 in diminuzione dal 2014); il treno locale è invece più apprezzato nel Nord-Est (6,6), mentre raggiunge appena la sufficienza al Centro (6,1) e al Sud (6,0), in tutti i casi comunque con una crescita rispetto al 2014.

Tab. 11 – La soddisfazione per i mezzi di trasporto pubblico extraurbano per circoscrizione territoriale di residenza degli intervistati (punteggi 1-10)^(*)

	Pullman/Autobus extraurbano				Treno locale/regionale			
	2015	2014(**)	2013(**)	2008	2015	2014(**)	2013(**)	2008
Nord-Ovest	6,9	6,6	7,0	6,5	6,4	6,0	5,8	5,9
Nord-Est	6,8	6,7	6,8	7,1	6,6	6,4	6,4	6,3
Centro	6,3	6,5	6,5	6,4	6,1	5,9	5,9	6,1
Sud e Isole	6,6	6,5	6,5	6,4	6,0	5,9	6,0	5,9
<i>Totale</i>	<i>6,7</i>	<i>6,6</i>	<i>6,6</i>	<i>6,5</i>	<i>6,3</i>	<i>6,0</i>	<i>6,0</i>	<i>6,0</i>

(*) Giudizi riferiti all'utilizzazione del mezzo nei tre mesi precedenti l'intervista

(**) Dati da campione

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Per concludere, il consueto sguardo sulle velocità percepite dei mezzi di trasporto. Negli spostamenti urbani la velocità media è in crescita per la moto e per l'auto, mentre resta "inchiodata" al valore di 15km/h per i mezzi pubblici (quasi la metà dell'auto) (**Tab. 12**). Quanto agli spostamenti extraurbani invece il divario tra mezzi pubblici e mezzi privati è, come ovvio, molto meno accentuato e i mezzi pubblici hanno registrato un marcato miglioramento nel 2015 (velocità media a 44km/h), a fronte della stabilità dell'auto (47km/h) (**Tab. 13**).

Tab. 12 – La velocità media percepita degli spostamenti urbani per mezzi di trasporto (in km/h)

	2015		2014		2013		2008	
	Totale	Grandi città						
Moto, ciclomotore, scooter	31	33	26	23	30	28	30	30
Automobile	28	25	25	22	29	24	26	23
Mezzi pubblici	15	13	15	14	15	14	15	13
Media totale	26	18	23	19	27	21	25	21

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Tab. 13 – La velocità media percepita degli spostamenti extraurbani per mezzi di trasporto (in km/h)

	2015	2014	2013	2008
Moto, ciclomotore, scooter	39	45	43	47
Automobile	47	47	48	47
Mezzi pubblici	44	40	42	39
Media totale	47	46	47	46

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

6. L'eterno ritorno dell'auto

Nel 2015 la mobilità privata si rafforza proseguendo il suo percorso di crescita iniziato dopo il 2013. In estrema sintesi è questa la principale considerazione che scaturisce dall'osservazione dei principali indicatori di evoluzione della mobilità privata analizzati nelle pagine che seguono, vale a dire il parco veicolare, il mercato del nuovo, i costi di gestione e l'incidentalità, nonché gli strumenti di dissuasione e di promozione di forme di mobilità alternativa³.

Il primo dato che subito evidenzia quanto già affermato è riscontrabile dalle dinamiche del parco veicolare; infatti nel 2015 le auto raggiungono quota 37.351.233, un dato che consente di affermare che più di 3 italiani su 5 – compresi bambini ed anziani – possiede un'autovettura (per l'esattezza sono 61,6 cittadini su 100), in crescita rispetto all'anno precedente di quasi l'1% (**Tav. 1** pag. 30). E' peraltro da sottolineare che anche nelle grandi città il tasso di motorizzazione è tornato a crescere nel 2015 praticamente ovunque - con poche eccezioni (Roma, Milano, Genova) dove c'è stata una diminuzione molto contenuta - dopo il significativo arretramento che era stato registrato tra il 2008 e il 2014, in particolare a Roma (-9,3 punti), Milano (-4,9), Palermo (-3,2), Firenze (-3,2) e Napoli (-3,0). Solo Venezia e Verona nello stesso periodo avevano sperimentato un lieve incremento del tasso di motorizzazione (**Tabb. 14** e **15**).

Tab. 14 – Numero di autovetture nei grandi comuni (valori assoluti e variazioni %)

	2008	2013	2014	2015	Var. 2008/2015	Var. 2014/2015
Roma	1.923.397	1.813.601	1.776.385	1.754.910	-8,8	-1,2
Milano	723.932	701.301	686.379	686.922	-5,1	+0,1
Napoli	553.572	532.363	529.460	529.875	-4,3	+0,1
Torino	570.968	555.901	553.608	551.419	-3,4	-0,4
Palermo	395.143	381.819	381.046	382.347	-3,2	+0,3
Genova	285.497	274.270	272.163	270.105	-5,4	-0,8
Bologna	197.561	194.414	196.824	198.942	+0,7	+1,1
Firenze	196.986	193.614	193.454	194.013	-1,5	+0,3
Bari	181.354	176.115	175.025	175.791	-3,1	+0,4
Catania	208.037	211.623	211.795	213.495	+2,6	+0,8
Venezia	112.216	110.205	110.073	110.185	-1,8	+0,1
Verona	158.480	156.849	156.405	157.485	-0,6	+0,7

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati ACI

³ I dati possono non coincidere con quelli presentati negli anni passati per effetto del passaggio da stime a valori reali, nonché per variazioni delle metodologie di rilevamento e/o elaborazione.

Tav. 1 – La mobilità privata: alcuni indicatori sul parco veicolare



Fonte: elaborazioni Isfort su dati Aci e Istat

Tab. 15 – Il tasso di motorizzazione nelle grandi città (numero auto per 100 abitanti)

	2008	2013	2014	2015	Diff. 2008/2015	Diff. 2014/2015
Roma	70,6	63,3	61,9	61,3	-9,3	-0,6
Milano	55,9	53,0	51,3	51,0	-4,9	-0,3
Napoli	57,4	53,8	54,1	54,4	-3,0	+0,3
Torino	62,8	61,6	61,7	61,9	-0,9	+0,2
Palermo	59,9	56,3	56,2	56,7	-3,2	+0,5
Genova	46,7	45,9	45,9	46,0	-0,7	+0,1
Bologna	52,7	50,6	51,0	51,5	-1,2	+0,5
Firenze	53,9	51,3	50,8	50,7	-3,2	-0,1
Bari	56,6	54,6	53,5	53,9	-2,7	+0,4
Catania	70,2	67,1	67,1	67,9	-2,3	+0,8
Venezia	41,5	41,7	41,6	41,8	+0,3	+0,2
Verona	59,7	60,3	60,1	60,9	+1,2	+0,8

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati ACI e Istat

A trainare l'incremento del numero di auto sulle strade italiane è il mercato del nuovo, non a caso il 2015 si è chiuso con un +15,8% sul 2014. E nei primi otto mesi del 2016 le nuove immatricolazioni sono state oltre 1,2 milioni, ovvero il 14,7% in più rispetto allo stesso periodo del 2015. In generale l'auto sta riprendendo quella posizione di "quasi-monopolio" nelle scelte modali che la lunga crisi economica aveva iniziato, in misura limitata, ad intaccare.

Il mercato dell'auto non solo cresce ma tende a modificarsi in relazione alle nuove sensibilità dei consumatori, offrendo prodotti in grado di contenere i consumi e rispettare l'ambiente. La prova di ciò viene dall'analisi della composizione del parco veicolare in relazione all'alimentazione: prosegue il declino delle auto spinte da un motore a benzina, crescono quelle che utilizzano esclusivamente il gasolio, accelerano le auto con doppia alimentazione, raddoppiano in appena due anni i veicoli elettrici e/o ibridi, i quali tuttavia ancora oggi rappresentano una quota molto modesta dell'intero parco auto (pressappoco lo 0,2% del totale). E anche guardando allo standard ecologico del parco autovetture è indubbio il miglioramento registrato negli ultimi 5 anni: i veicoli più inquinanti (fino ad Euro 3) rappresentavano nel 2010 il 60,9% dell'intero parco circolante, mentre nel 2015 il loro peso è sceso al 44,8%, una percentuale tuttavia ancora molto alta. L'incremento di peso più rilevante si è registrato per lo standard Euro 5 che passa in 5 anni 2,8% al 20,3% del totale autovetture (**Tab. 16**).

Le "buone" notizie, almeno per chi si occupa di mobilità sostenibile, finiscono qui; continua infatti la crescita dell'età mediana del parco auto, che dopo aver sfiorato quota 10 anni nel 2014 (9 anni e 11 mesi per l'esattezza), si attesta sui 10 anni e 4 mesi nel 2015, nonché prosegue la leadership dell'Italia in Europa (seconda solo al piccolo e ricco Lussemburgo) per numero di auto in rapporto alla popolazione residente: +7 nel confronto con la Germania, +13,6 rispetto alla Spagna, ben +14,9 guardando alla Gran Bretagna (dati al 2014).

Tab. 16 - Distribuzione % del parco autovetture per standard ecologico dei veicoli

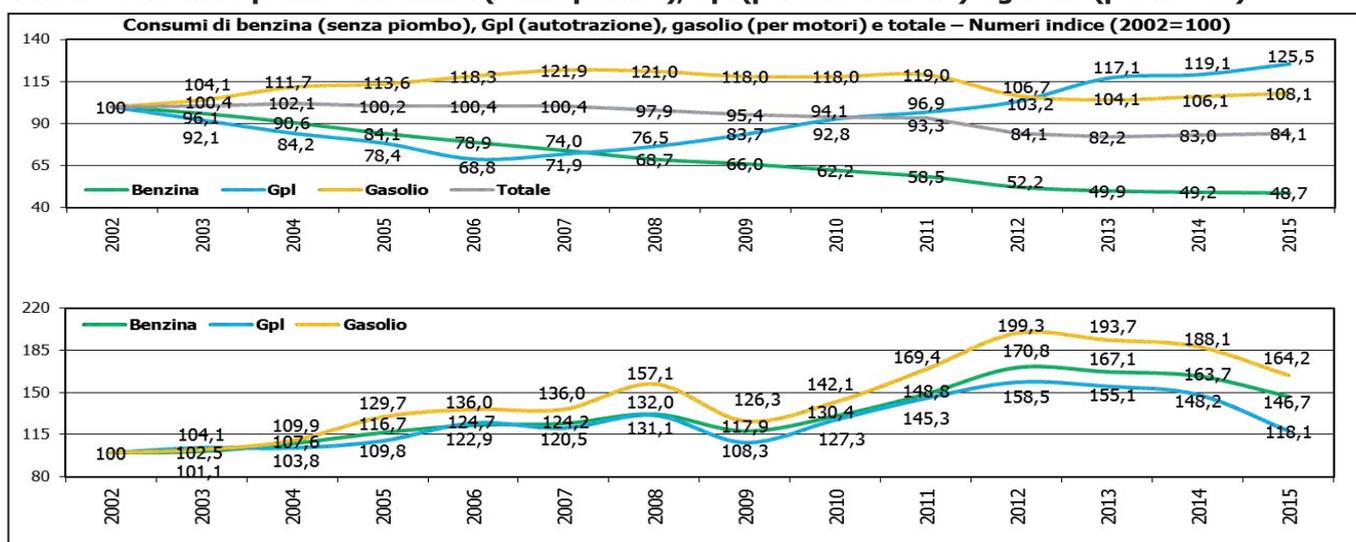
	2015	2016	Variazione del peso percentuale
Euro 0	10,5	12,5	-2,5
Euro 1	3,5	6,0	-2,5
Euro 2	13,4	20,5	-7,1
Euro 3	17,4	21,9	-4,5
Euro 4	32,3	36,2	-3,9
Euro 5	20,3	2,8	+17,5
Euro 6	2,6	-	+2,6
Non disponibile	0,1	0,1	-2,5
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>-2,5</i>

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati ACI

Poco meno vivace è invece il mercato delle due ruote motorizzate, il quale continua a crescere ma con percentuali ancora significativamente inferiori al punto percentuale: +0,4% tra il 2013 ed il 2014 e +0,6% nell'ultimo biennio, in entrambi i casi grazie soprattutto all'incremento del numero di motocicli nuovi di fabbrica iscritti al Pubblico Registro (+9,4% nel confronto tra il 2014 ed il 2015). Infine, si segnala che nel 2015 il tasso di motorizzazione si attesta sul 10,8, in leggera crescita rispetto all'anno precedente.

Da come si può evincere dalla **Tav. 2**, a spingere il mercato dell'auto è anche il continuo rallentamento dei costi di mantenimento delle quattro ruote, e in particolare dei prezzi del carburante e dell'assicurazione.

Tav. 2 – Consumi e prezzi* di benzina (senza piombo), Gpl (per autotrazione) e gasolio (per motori)

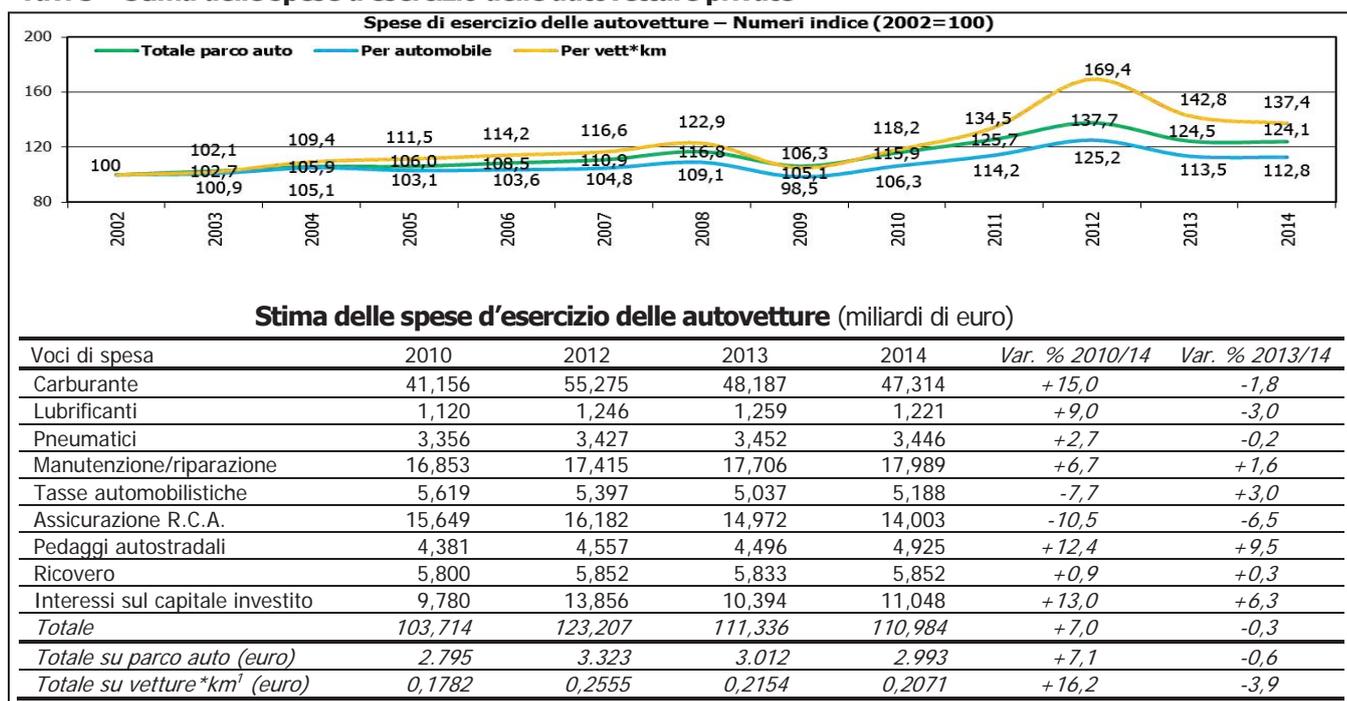


* Il dato riferito al 2014 è stimato partendo dai valori medi mensili
Fonte: elaborazioni Isfort su dati Ministero dello Sviluppo Economico

Partendo dai dati sul carburante, si nota chiaramente come il prezzo sia in continua discesa dal 2012, con un'accelerazione nell'ultimo biennio considerato, il che consente nel caso del Gpl di ritornare sui livelli pre-crisi. In termini di numeri indice, ad esempio per la benzina (senza piombo), si osserva una contrazione tra il 2014 ed il 2015 di ben 17 punti, che diventano addirittura 24 nel caso del gasolio per motori. La riduzione dei costi ha contribuito non solo ad incentivare l'acquisto di nuove auto e nuovi motocicli, ma anche all'incremento dei consumi di carburante, che nel complesso hanno registrato, sempre negli ultimi due anni, un +1,1 in termini di numeri indice, rimanendo tuttavia ancora molto al di sotto dei livelli antecedenti all'inizio della crisi economica. Un ultimo accenno meritano le dinamiche legate ai consumi di benzina, ancora in contrazione e ormai rappresentativi di meno del 24% del mercato totale (nel 2002 superava quota 40%).

La diminuzione dei costi legati al carburante ha contribuito in modo determinante alla generale contrazione delle spese di gestione dell'auto, così come certificato dai dati esposti nella **Tav. 3**.

Tav. 3 – Stima delle spese d'esercizio delle autovetture private



¹ Coefficiente di riempimento delle autovetture pari a 1,2.

Fonte: elaborazioni Isfort su dati Aci, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

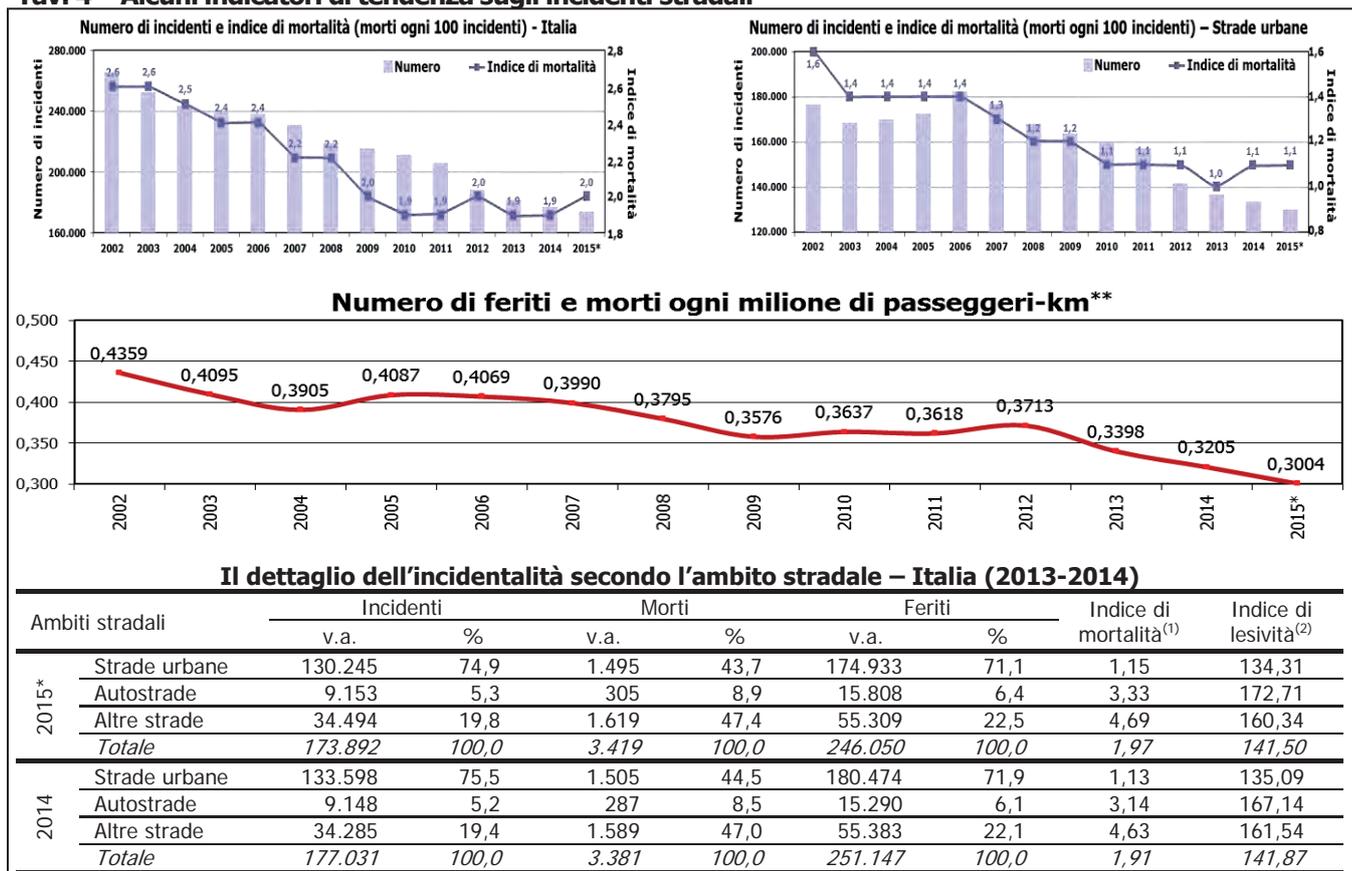
Infatti, se si considerano gli ultimi due anni disponibili (2013 e 2014) si osserva come il costo carburante sia diminuito dell'1,8%, un valore non particolarmente elevato ma che grazie al suo peso all'interno delle varie voci di spesa (quasi il 43% del totale) ha consentito di registrare una contrazione dei costi totali, anche se solo dello 0,3%. Ampliando il confronto temporale fino al 2010 la situazione è però ben

diversa: possedere un'auto nel 2014 costa circa il 7% in più. Tra il 2013 ed il 2014 si registrano altre voci di costo in discesa, dai lubrificanti (-3%) all'assicurazione R.C.A. (-6,5%), così come si notano dinamiche di crescita, pedaggi autostradali (+9,5%) e interessi sul capitale investito (+6,3%) su tutti.

Considerazioni molto simili a quelle già fatte si possono avanzare anche nel considerare le spese di esercizio per singola autovettura (2.993 euro nel 2014 e -0,6% nel confronto con l'anno precedente) o per singola vett*km (0,2071 euro e -3,9%), anche se è bene sottolineare che in entrambi i casi si registrano variazioni percentuali di maggiore consistenza rispetto ai valori assoluti.

Passando ora ai dati sull'incidentalità, di cui si dispone di un aggiornamento al 2015 (anche se ancora provvisorio), dalla **Tav. 4** il primo elemento che colpisce è la contemporanea diminuzione del numero totale di incidenti e della crescita dei morti sulle nostre strade, in particolare su quelle esterne ai contesti urbani: sulle autostrade e nelle "altre strade", in particolare, a crescere sono sia gli incidenti che i morti (nelle autostrade anche i feriti).

Tav. 4 – Alcuni indicatori di tendenza sugli incidenti stradali



* Dati provvisori

** Sono considerati i passeggeri-km relativi al trasporto collettivo urbano ed extraurbano, nonché l'autotrasporto privato

⁽¹⁾ Numero di morti ogni 100 incidenti; ⁽²⁾ Numero di feriti ogni 100 incidenti

Fonte: elaborazioni Isfort su dati Aci, Anfia, Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

L'intreccio delle dinamiche prima indicate determina, tuttavia, un'unica conseguenza, ovvero la crescita tra il 2014 ed il 2015 dell'indice di mortalità sia per le strade urbane (da 1,13 a 1,15), sia per le autostrade (da 3,14 a 3,33), sia per le "altre strade" (da 4,63 a 4,69) che per le strade nel loro complesso (da 1,91 a 1,97).

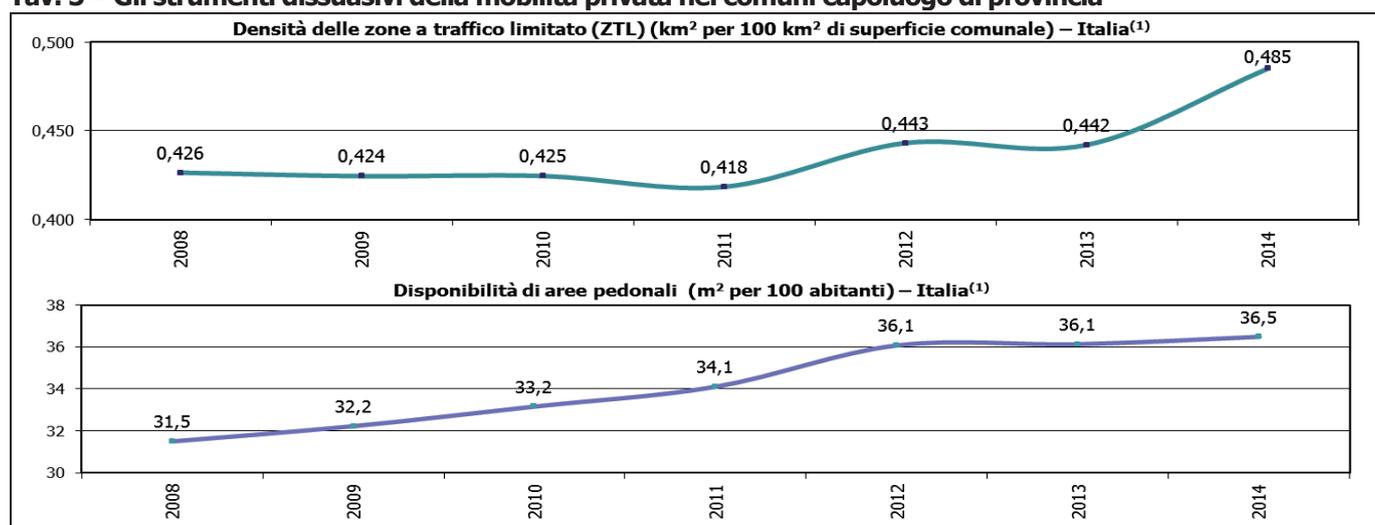
In termini assoluti nel 2015 si sono avuti quasi 174 mila incidenti (il 74,9% in ambito urbano), che hanno causato 3.419 morti (43,7% su strade urbane) ed oltre 246 mila feriti (71,1%). Un ultimo dato, questa volta positivo, riguarda il rapporto tra il totale dei morti e dei feriti ed i chilometri consumanti sulle strade italiane, che passa dallo 0,3205 del 2014 allo 0,3004 del 2015.

7. Qualche progresso nelle politiche urbane (ma non basta)

Per ciò che riguarda gli strumenti dissuasivi della mobilità privata in termini generali le dinamiche rappresentate nelle tavole che seguono evidenziano un 2014 migliore del 2013 per tutte le dimensioni qui analizzate, dalle zone a traffico limitato (ZTL) alle aree pedonali, alle piste ciclabili e così via.

Partendo dai km² di ZTL in relazione alla superficie comunale, si nota l'importante progresso segnato nel 2014, anno in cui si sfiora quota 0,5 km² grazie ad un incremento del 9,7% rispetto all'anno precedente. In crescita anche la disponibilità di aree pedonali, anche se con minore vivacità rispetto alle zone parzialmente interdette al traffico: 36,5 m² ogni 100 abitanti nel 2014 e +1,1% rispetto al 2013 (**Tav. 5**).

Tav. 5 – Gli strumenti dissuasivi della mobilità privata nei comuni capoluogo di provincia

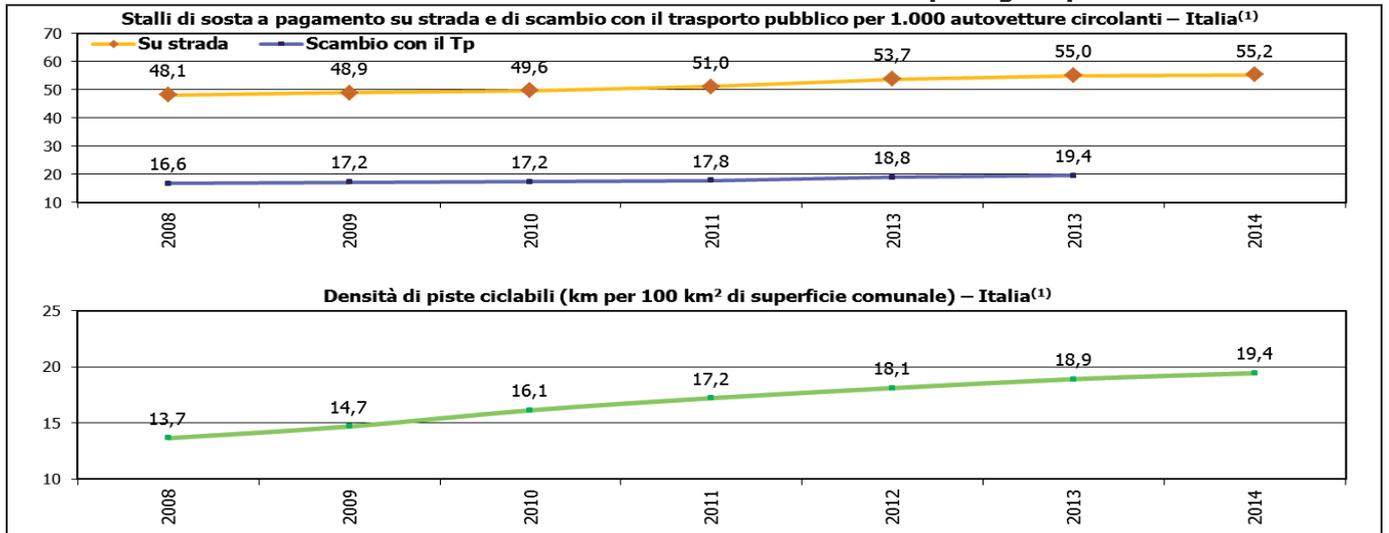


⁽¹⁾ La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo di provincia per i quali i dati sono disponibili nell'anno di riferimento.

Fonte: Istat

In crescita, come detto, anche gli strumenti di incentivazione della mobilità "sostenibile", dal numero di stalli di sosta, in particolare quelli a pagamento su strada – di cui si dispongono dati fino al 2014 – che passano dai 55 posti per 1.000 autovetture del 2013 ai 55,2 del 2014 (i valori sugli stalli di scambio con il trasporto pubblico pur fermandosi al 13 evidenziano una crescita del 3,2% rispetto all'anno precedente), alla densità delle piste ciclabili: da 18,9 km ogni 100 km² di superficie comunale a 19,4 km (**Tav. 6**).

Tav. 6 – Politiche di incentivazione della mobilità alternativa nei comuni capoluogo di provincia



⁽¹⁾ La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo di provincia per i quali i dati sono disponibili nell'anno di riferimento.
 Fonte: Istat

8. La sharing mobility non può ballare da sola

Lo sviluppo della cosiddetta “sharing mobility” - car sharing, bike sharing, car pooling oltre a “varianti” minori in fase di introduzione come lo scooter sharing - rappresenta senza dubbio uno dei fenomeni più innovativi e pervasivi nel panorama della mobilità in Italia, soprattutto nelle grandi aree urbane.

In particolare il car sharing ha registrato una impennata nell’offerta di servizi e nella sua utilizzazione nelle città dove alcuni sistemi (Car2Go, Enjoy e più recentemente Share’nGo che ha una flotta interamente elettrica e DriveNow) hanno iniziato a operare, a partire dalla seconda metà del 2013, secondo una modalità organizzativa del tutto nuova (car sharing cosiddetto “a flusso libero”) rispetto al modello tradizionale esistente fino ad allora (car sharing “a postazione fissa”). L’avvio del servizio di car sharing a flusso libero è avvenuto a Milano nell’agosto 2013 e da quel momento la flotta dei veicoli a disposizione degli utenti, nelle città dove il servizio è presente, si è ampliata a ritmi nettamente superiori rispetto all’esperienza del car sharing tradizionale, il cui primo insediamento risale al settembre 2001 (sempre a Milano).

Attualmente (dati aggiornati ad inizio 2015), il car sharing a postazione fissa del circuito IoGuido è presente in una dozzina di città, prevalentemente di grandi dimensioni (**Tab. 17**)⁴. Le città più attive sono Milano con 140 veicoli, 85 parcheggi e oltre 6000 utenti, Roma (124 auto, 86 parcheggi e quasi 3500 utenti), Torino (122 auto, 78 parcheggi e quasi 2800 utenti), Venezia (oltre 3500 utenti) e Palermo (100 auto, 63 parcheggi e circa 1600 utenti). Si tratta di numeri che crescono ogni anno, ma in misura graduale.

Il car sharing a flusso libero è invece strutturalmente presente in poche città, ma con numeri molto più significativi: a Roma dove operano circa 1400 veicoli, a Milano (quasi 2500), a Torino (800), a Firenze (650) e a Catania (150). Inoltre, l’ultimo Rapporto dell’ANIASA stima che ad aprile 2016 sono stati quasi raggiunti i 650.000 iscritti e circa 11 milioni di noleggi.

E’ interessante osservare che nel confronto internazionale la presenza del car sharing delle città italiane è molto significativa, in particolare a Milano (in termini assoluti e relativi) e a Firenze (in termini relativi) (**Tab. 18**).

Ma quanti sono gli spostamenti giornalieri effettuati in car sharing? I pochi numeri disponibili, in particolare per il servizio a flusso libero, non consentono di fornire una risposta compiuta all’interrogativo⁵.

⁴ Un ulteriore circuito di car sharing a postazione fissa in fase di sviluppo è quello promosso dall’ACI (servizio GirACI) attualmente presente a Bari, Verona, Firenze, Genova e Milano.

⁵ A poche settimane dalla chiusura di questo Rapporto, l’Osservatorio nazionale sulla sharing mobility presenta a Roma il Primo Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility (23 novembre 2016) che arricchirà significativamente il quadro delle informazioni oggi disponibili sul settore.

Tab. 17 - Il quadro della presenza del car sharing "a postazione fissa"

Città	Inizio	Auto	Utenti	Città
Milano	Sett. 2001	141	6.270	85
Venezia	Ago. 2002	43	3.574	16
Roma	Mar. 2005	124	3.430	86
Torino	Nov. 2002	122	2.795	78
Genova e Savona	Lug. 2004 - Giu. 2009	52	2.542	44
Bologna	Ago. 2002	41	1.261	31
Palermo	Mar. 2009	100	1.625	63
Firenze	Apr. 2005	16	613	16
Parma	Feb. 2007	11	328	11
Padova	Sett. 2011	11	163	13
Brescia	Feb. 2010	11	328	11
Totale		666	22.500	447

Fonte: ICS (dati a febbraio 2015)

Tab. 18 - La penetrazione del car sharing in alcune grandi città europee

Città	Incidenza veicoli per 1000 abitanti (tutti i servizi)
Firenze	17,24
Milano	15,32
Torino	10,44
Roma	5,06
Parigi	1,17
Berlino	0,59
Londra	0,33
Madrid	0,32

Fonte: Osservatorio nazionale sulla sharing mobility

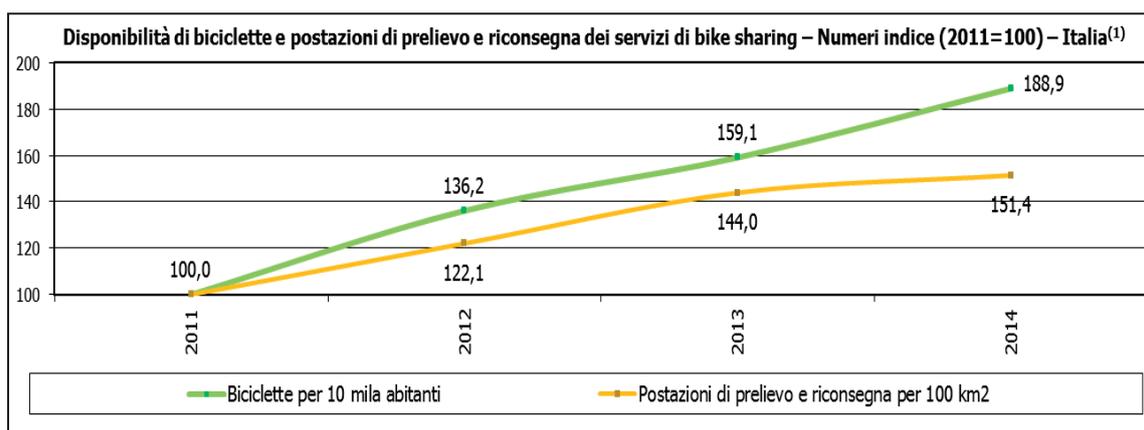
Si può tuttavia tentare una valutazione di massima, partendo da un dato stimato di 10.000 prelievi giornalieri a Milano. Poiché a Milano circola almeno il 40% dei veicoli di car sharing a livello nazionale è presumibile che i prelievi giornalieri a livello nazionale si collochino nella forchetta tra 20.000 e 30.000. Tenendo conto che in Italia nel giorno medio feriale si effettuano circa 12 milioni di viaggi con mezzi pubblici e circa 75 milioni in auto (stime Audimob), il peso del car sharing nel

mercato della mobilità complessiva nella migliore delle ipotesi vale meno dello 0,3% di quello del trasporto collettivo e circa lo 0,04% di quello dell'auto. Se il riferimento è alla sola mobilità nelle grandi città le due quote salgono rispettivamente al 0,6% e al 0,3%.

Da queste stime approssimate, probabilmente per eccesso, si deduce che allo stato attuale il peso dei servizi di mobilità condivisa non è minimamente paragonabile a quello dei servizi di mobilità collettiva, in assenza dei quali la domanda di trasporto dei cittadini italiani si orienterebbe ancora più nettamente verso la mobilità privata (auto).

Per ciò che riguarda il bike sharing i dati Istat dell'Osservatorio ambientale delle città evidenziano una crescita significativa e costante nelle città capoluogo di provincia (**Graf. 24**).

Graf. 24 - L'evoluzione del bike sharing nelle città italiane

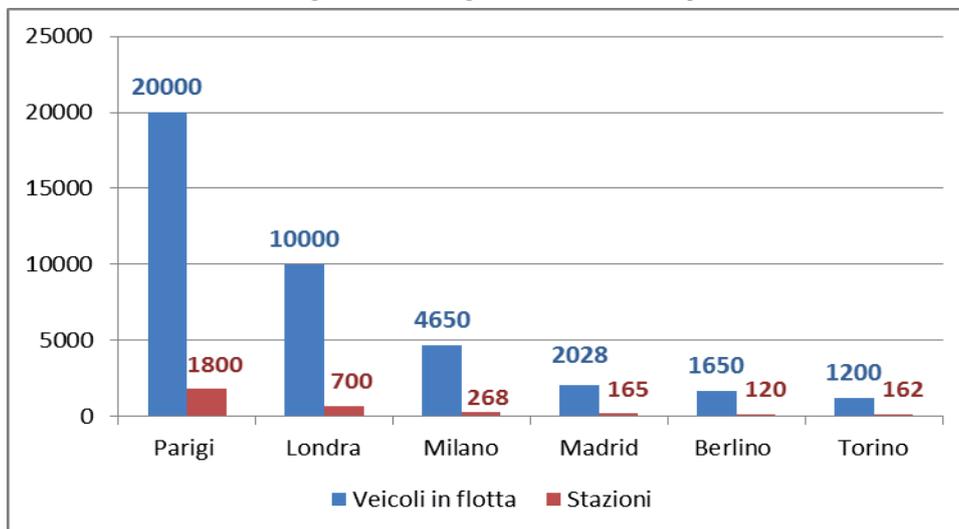


Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat, Osservatorio ambientale delle città

Secondo i dati dell'Osservatorio nazionale della sharing mobility i servizi di bike-sharing sono presenti in più di 184 città italiane, piccole, medie e grandi. A livello nazionale le bici in condivisione sono oltre 13.000 e gli iscritti, al 2015, più di 200.000, con Milano e Torino nelle prime posizioni.

Nel confronto internazionale, in rapporto al numero di abitanti il numero di bici in condivisione a Milano (35 ogni 10.000) e Torino (14) è inferiore a Parigi (89), ma superiore a Londra (12), Berlino (6) e Madrid (5) (**Graf. 25**).

Graf. 25 Il bike sharing in alcune grandi città europee



Fonte: Osservatorio nazionale sulla sharing mobility

STATO ED EVOLUZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN FRIULI VENEZIA GIULIA

IL QUADRO NORMATIVO REGIONALE

L'attuale assetto del sistema dei trasporti pubblici locali in Friuli Venezia Giulia è il risultato della Legge Regionale del maggio 1997, n. 20 "Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale del Friuli-Venezia Giulia", una legge che è stata alla base della gara europea che ha portato alle attuali concessioni decennali a quattro aziende. La stessa ha di fatto anticipato il D. Lgs. 422 del novembre 1997 "Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporti pubblici locali...", stante la potestà primaria nel settore del trasporto locale della Regione FVG in quanto a statuto speciale, ed ha introdotto le novità in materia di liberalizzazione del settore e affidamento mediante procedura concorsuale. In base alla legge 20/97 la Regione ha adottato il Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale (PRTPL), ha stabilito le tariffe di trasporto per tutta la Regione (indicizzate annualmente all'indice ISTAT settore trasporti) ed ha individuato le Unità di Gestione per l'esercizio del servizio quali unità organizzative più convenienti per economicità, efficienza e produttività.

La nuova legge 23/2007, che mantiene gli aspetti fondamentali della precedente aggiornandoli in particolare in termini di intermodalità (ma non solo), attua il D.Lgs. 111/2004 "Norme di attuazione dello statuto speciale del Friuli-Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti", definendo le competenze in materia di trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità, oltre che le funzioni delle Province e degli Enti Locali.

Il 15 aprile 2013 è stato approvato il nuovo PRTPL, strumento che configura il sistema regionale e locale dei servizi di trasporto di persone e delle infrastrutture di interscambio (Decreto del Presidente della Regione n.80/2013): il nuovo PRTPL coglie le nuove opportunità offerte dal D.Lgs. 111/2004, in particolare quelle inerenti i servizi marittimi, automobilistici e ferroviari a carattere transfrontaliero e quelle relative ai servizi ferroviari regionali e interregionali. Il principio cardine del PRTPL risulta quindi essere l'integrazione, intesa quale sinergia tra servizi e modi di trasporto, che ha consentito di ridisegnare l'offerta complessiva del trasporto pubblico locale, perseguendo la specializzazione funzionale dei servizi e l'integrazione tra servizi diversi per modalità o per tipologia.

La Legge 23/2007 e il nuovo PRTPL sono alla base della gara per l'affidamento dei servizi di TPL nella Regione, che comporta il superamento delle attuali 4 unità di gestione a fronte di un lotto unico e unico gestore.

E' necessario a questo punto riassumere quanto relativo alle procedure di affidamento del servizio di TPL, necessarie vista la conclusione dei termini del contratto di servizio, ancora operante in regime di proroga.

Con avviso del 29.10.2014 nella GUUE la Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici e università del FVG ha pubblicato il Bando per la Gara europea a procedura aperta per l'affidamento dei servizi automobilistici di trasporto pubblico di persone urbani ed extraurbani e dei servizi marittimi di competenza della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. A seguito della sentenza del TAR FVG dd. 16.01.2015 n. 30, gli atti di gara sono stati modificati ed integrati in alcuni documenti e ciò ha spostato in un primo momento il termine per la presentazione delle offerte al 23 marzo 2015. La procedura è però stata sospesa fino al 12 novembre scorso, a causa della prosecuzione del contenzioso fino al Consiglio di Stato.

La Regione FVG, al fine di assicurare la continuità dell'erogazione del servizio di trasporto pubblico locale fino ai nuovi affidamenti dei servizi di TPL, ha deliberato nel dicembre del 2014 una proroga tecnica a favore degli attuali gestori con

durata inizialmente di un anno, con eventuale possibilità di recesso anticipato, senza alcun indennizzo e ulteriori oneri, qualora la procedura ad evidenza pubblica in corso avesse consentito l'avvio dei servizi antecedentemente al 31.12.2015, ovvero con ulteriore prolungamento fino al periodo massimo di due anni. Ciò in ottemperanza alla L.R. FVG n° 13 del 18.07.2014 nella quale, all'art. 16 comma 9, il legislatore ha disposto che *“al fine di assicurare la necessaria continuità nell'erogazione di servizi di trasporto pubblico locale, l'Amministrazione regionale può autorizzare, ai sensi dell'articolo 5, comma 5, del Regolamento CE n°1370 del 30 ottobre 2007, la proroga tecnica dei contratti del TPL automobilistico e marittimo fino alla data dell'effettivo inizio dei servizi aggiudicati”*.

Dato il prolungarsi dei tempi della procedura di gara, la Regione ha deliberato in data 18 dicembre 2015 il prolungamento della proroga tecnica per tutto l'anno 2016 autorizzando contestualmente le Province a procedere in tal senso.

Nel corso del 2016 si è dato concreto avvio alla procedura di gara, con la presentazione delle offerte e l'aggiudicazione a titolo provvisorio, dopo verifica di congruità delle stesse, avvenuta in data 17 novembre.

Il 16.12.2016, con delibera n. 2452, la Regione FVG delibera un'ulteriore proroga del contratto di servizio sino al 31.08.2017, tempo ritenuto congruo per procedere all'affidamento definitivo, alla sottoscrizione del nuovo contratto ed al subentro del nuovo gestore.

Di seguito sono inserite le delibere di interesse.

Delibera n° 2452

Estratto del processo verbale della seduta del
16 dicembre 2016

oggetto:

LR 23/2007 - CONTRATTI DI SERVIZIO TPL AUTOMOBILISTICO E MARITTIMO ANNO 2017 – DETERMINAZIONI.

Debora SERRACCHIANI	<i>Presidente</i>	<i>presente</i>
Sergio BOLZONELLO	<i>Vice Presidente</i>	<i>presente</i>
Loredana PANARITI	<i>Assessore</i>	<i>presente</i>
Paolo PANONTIN	<i>Assessore</i>	<i>presente</i>
Francesco PERONI	<i>Assessore</i>	<i>assente</i>
Mariagrazia SANTORO	<i>Assessore</i>	<i>presente</i>
Cristiano SHAURLI	<i>Assessore</i>	<i>presente</i>
Maria Sandra TELESCA	<i>Assessore</i>	<i>presente</i>
Gianni TORRENTI	<i>Assessore</i>	<i>presente</i>
Sara VITO	<i>Assessore</i>	<i>presente</i>

Daniele BERTUZZI Segretario generale

In riferimento all'oggetto, la Giunta Regionale ha discusso e deliberato quanto segue:

Vista la legge regionale n. 23 del 20 agosto 2007 "Attuazione del decreto legislativo n. 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità" ed in particolare l'articolo 38, comma 6bis, secondo il quale l'Amministrazione regionale può autorizzare la proroga tecnica dei contratti del TPL automobilistico e marittimo;

Vista la deliberazione della Giunta Regionale n. 2329 del 5 dicembre 2014 che ha autorizzato, la proroga tecnica dei servizi di trasporto pubblico locale nelle more della conclusione delle operazioni di gara per l'affidamento dei servizi al nuovo Affidatario, per il periodo di un anno con eventuale recesso anticipato, in esito alla avviata procedura ad evidenza pubblica che consenta l'avvio dei servizi antecedentemente al 31.12.2015, ovvero con ulteriore prolungamento fino al periodo massimo di due anni, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (CE) 1370/2007;

Visti i contratti di proroga tecnica per l'anno 2015, stipulati dalle Province di Trieste, Udine, Pordenone e Gorizia con le Aziende concessionarie delle rispettive Unità di Gestione;

Vista la deliberazione della Giunta Regionale n. 2502 del 18 dicembre 2015 che ha autorizzato il prolungamento della proroga tecnica dei servizi di trasporto pubblico locale a tutto l'anno 2016, nelle more della conclusione dell'affidamento dei servizi al nuovo Affidatario nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (CE) 1370/2007 2015;

Visti i contratti di prolungamento della proroga tecnica per l'anno 2016, stipulati dalle Province di Trieste, Udine, Pordenone e Gorizia con le Aziende concessionarie delle rispettive Unità di Gestione;

Vista la legge regionale n. 23/2007 ed in particolare l'articolo 9, comma 1, lettera b) che individua, tra le funzioni della Regione, quella relativa all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico e la gestione dei relativi contratti di servizio;

Considerato:

che la gara d'appalto per l'affidamento dei servizi automobilistici di trasporto di persone urbani ed extraurbani e dei servizi marittimi di competenza della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, ha visto in data 17 novembre 2016 l'aggiudicazione provvisoria dei servizi e che, espletate le relative successive verifiche sull'aggiudicatario provvisorio, è in corso l'aggiudicazione definitiva;

che, sulla base dello stato della procedura, è prevedibile l'avvio dei servizi nel terzo trimestre del 2017;

Ritenuta la necessità di garantire continuità al servizio di Trasporto Pubblico Locale e, pertanto, di disporre la prosecuzione dei rapporti contrattuali in essere, con gli attuali gestori dei servizi di trasporto pubblico locale per il periodo dal 01 gennaio al 31 agosto 2017;

Atteso che

le Aziende esercenti il servizio di trasporto pubblico locale, Trieste Trasporti Spa, S.A.F. - Autoservizi F.V.G. Spa, A.T.A.P. Spa e APT spa, in esito a specifico incontro tenutosi in data 12 dicembre 2016 con gli Uffici Regionali preposti, giusto verbale di pari data, hanno formalmente acconsentito, fermi restando e confermati tutti i contenuti dei vigenti contratti, compresi quelli inerenti la sostituzione del materiale rotabile:

- alla proroga dei rapporti contrattuali in essere, per il periodo 01 gennaio- 31 agosto 2017;
- alla determinazione del corrispettivo contrattuale in proporzione a quello già riconosciuto per l'anno 2016, sulla base del periodo di proroga contrattuale;
- all'avvio/prosecuzione di servizi sperimentali specificati nel citato verbale, assumendone i relativi oneri economici;

- all'anticipazione del corrispettivo contrattuale da parte della Regione FVG nella misura del 90% dell'importo spettante a preventivo con erogazione del relativo saldo entro 3 mesi dalla conclusione del periodo prorogato;

Ritenuto di disporre in ordine alla prosecuzione dei rapporti contrattuali in essere con gli attuali gestori dei servizi di Trasporto Pubblico Locale automobilistici e marittimi per il periodo dal 01 gennaio fino a tutto il 31 agosto 2017, alle condizioni sopraindicate e al fine di assicurare continuità ai servizi di t.p.l.;

Su proposta dell'Assessore regionale alle infrastrutture e territorio,

La Giunta regionale all'unanimità

Delibera

- 1) In relazione allo stato della procedura di gara per l'affidamento dei servizi automobilistici di trasporto di persone urbani ed extraurbani e dei servizi marittimi di competenza della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, e per gli altri motivi ed alle condizioni esposte in premessa, di disporre la prosecuzione dei rapporti contrattuali in essere con gli attuali gestori dei servizi di Trasporto Pubblico Locale per il periodo dal 01 gennaio fino a tutto il 31 agosto 2017.
- 2) Di dare atto che la copertura della spesa derivante dalla prosecuzione dei rapporti contrattuali in essere con gli attuali gestori dei servizi di Trasporto Pubblico Locale per il periodo 01 gennaio 2017 fino a tutto il 31 agosto 2017 è assicurata dalla variazione n. 31 al Bilancio Finanziario Gestionale di cui alla DGR 2422 di data 16 dicembre 2016.
- 3) Di autorizzare la competente struttura regionale a formalizzare i conseguenti atti contrattuali e di spesa.

IL SEGRETARIO GENERALE

IL PRESIDENTE

EVOLUZIONI IN APT

Fatto salvo il quadro nazionale e quello regionale descritto in precedenza, in questa sezione si evidenzia la relativa evoluzione aziendale in senso complessivo per l'andamento delle attività, al fine di delineare un quadro sintetico generale che trova poi i suoi approfondimenti e dettagli nei paragrafi specifici di riferimento della presente Relazione e nella Nota Integrativa.

Il servizio di TPL è stato esercitato nell'anno 2016 in virtù della firma con l'Ente Concedente del contratto proroga tecnica del contratto di servizio di trasporto pubblico locale per l'unità di gestione Goriziana dal 01 gennaio 2015 al 31 dicembre 2015, che prevedeva un eventuale recesso anticipato, qualora la procedura di gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale a livello regionale si fosse conclusa e avesse concesso l'avvio dei servizi del nuovo gestore prima del termine del 31 dicembre 2015, ovvero se necessario un ulteriore prolungamento fino ad un periodo massimo di 2 anni, quindi al 31 dicembre 2016.

Di seguito è esposta la produzione chilometrica complessiva relativa ai servizi TPL svolti nel 2016.

Servizio urbano

Servizio urbano		1.304.129	Km
a)	Linea	1.301.581	Km
b)	Deviazioni	3.260	Km
c)	Bis	161	Km
d)	corse non svolte	342	Km
e)	corse non svolte per sciopero	531	Km
f)	Trasferimenti	59.052	Km

Per omogeneità di presentazione rispetto agli scorsi esercizi, si evidenzia che il dato relativo alle percorrenze di linea urbane risulta essere comprensivo dei km effettuati per la riorganizzazione sperimentale e provvisoria del servizio urbano di Gorizia e del servizio urbano di Monfalcone.

Non sono, invece, valorizzati i chilometri relativi al servizio transitorio e sperimentale di trasporto notturno urbano dell'UdG n. 4 (di cui alla nota della Regione Friuli Venezia Giulia - Direzione Centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università del 27 dicembre 2013 protocollo pmt/2013/0034662) ed i chilometri effettuati in compensazione, ai sensi dell'art. 4, comma 1 della L.R. 9/2004, dei chilometri non svolti (sciopero, eventi atmosferici, indisponibilità conducenti, ecc.). Gli stessi vengono perciò esposti nella seguente tabella riassuntiva:

Servizio urbano		
Servizio transitorio e sperimentale di trasporto notturno dell'UdG n. 4 (solo percorso fisso e comprensivo di deviazioni)	26.107	Km
Servizi in compensazione, ai sensi dell'art. 4, comma 1 L.R. 9/2004	54.558	Km

Risulta evidente dai dati che i chilometri non effettuati per scioperi o per cause tecniche (complessivi 873 km) sono ampiamente inferiori a quelli effettuati in compensazione.

Nei prospetti di dettaglio, per linea del capitolo "Passeggeri Trasportati e Percorrenze" sono stati imputati per le diverse linee i relativi valori delle percorrenze prodotte, dei bis effettuati, delle deviazioni, delle corse non svolte e dei servizi in compensazione ex art. 9, comma 1, L.R. 9/2004 afferenti alle linee stesse (pari a complessivi 17.937 km); per tale ragione il dato complessivo delle percorrenze risulta pari a **1.322.066 km**.

Servizio extraurbano

Servizio extraurbano		4.255.428	Km
a)	Linea	4.207.323	Km
b)	Deviazioni	-868	Km
c)	Bis	51.072	Km
d)	corse non svolte	1.516	Km
e)	corse non svolte per sciopero	583	Km
f)	trasferimenti	596.041	Km

Anche nel caso del servizio extraurbano, al fine di mantenere un criterio di omogeneità con quanto evidenziato negli scorsi esercizi, il dato relativo alle percorrenze di linea risulta essere comprensivo dei km effettuati per il servizio temporaneo e sperimentale per l'Istituto Alberghiero di Grado.

Non sono, invece, valorizzati i chilometri effettuati in compensazione, ai sensi dell'art. 4, comma 1 della L.R. 9/2004, dei chilometri non svolti (sciopero, eventi atmosferici, indisponibilità conducenti, ecc.), i quali risultano come segue:

Servizio extraurbano		
Servizi in compensazione, ai sensi dell'art. 4, comma 1 L.R. 9/2004	101.144	Km

Analogamente a quanto evidenziato per il servizio urbano, anche nel caso dell'extraurbano, i chilometri non effettuati per scioperi o per cause tecniche (complessivi 2.099 km) risultano ampiamente inferiori a quelli effettuati in compensazione. Nei prospetti di dettaglio per linea del capitolo "Passeggeri Trasportati e Percorrenze", per le diverse linee sono stati imputati i relativi valori delle percorrenze prodotte, dei bis effettuati, delle deviazioni, delle corse non svolte e dei servizi in compensazione ex art. 9, comma 1, L.R. 9/2004 afferenti alle linee stesse (pari a complessivi 37.285 km); per tale ragione il dato complessivo delle percorrenze risulta pari a **4.292.713 km**.

Si specifica poi che le astensioni dal lavoro, che hanno prodotto le mancate percorrenze sopra riportate, si sono sempre svolte nel rispetto della normativa nazionale e delle delibere della Commissione di garanzia e sono state determinate da dinamiche di livello nazionale e non aziendale. Nel 2016 si è registrata un'unica giornata interessata da sciopero, la quale ha generato le mancate percorrenze evidenziate nelle precedenti tabelle.

Il risultato complessivo delle percorrenze in linea riportate nelle tabelle di cui sopra (linea+deviazioni+bis–corse non svolte–corse non svolte per sciopero) mostra, rispetto al 2015, un aumento complessivo delle percorrenze pari a 41.090 km (0,74%); in particolare le percorrenze del servizio urbano sono aumentate di 5.921 km (0,46%) mentre quelle extraurbane di 35.169 km (0,83%).

Il risultato complessivo delle percorrenze in linea riportate nei prospetti di dettaglio per linea del capitolo "Passeggeri Trasportati e Percorrenze" evidenzia, rispetto al 2015, un aumento complessivo pari a 47.140 km (0,85%): 5.543 km (0,42%) per il servizio urbano e 41.597 km (0,98 %) per quello extraurbano.

Complessivamente, considerando tutti i servizi in compensazione e il servizio transitorio e sperimentale di trasporto notturno dell'UdG n° 4, **la produzione chilometrica risulta pari a 5.741.366 km, di cui 1.384.794 km urbani e 4.356.572 km extraurbani.**

In relazione ai passeggeri trasportati si evidenzia, sulla base dei dati di vendita dei titoli di viaggio per tipologia di servizio, per entrambe le tipologie un aumento, più marcato per l'ambito extraurbano, dei passeggeri trasportati.

I passeggeri totali del servizio extraurbano risultano, nel 2016, 3.866.490, in aumento di 169.682 unità rispetto all'anno precedente. Di questi, 3.309.168 risultano essere sistematici, mentre i passeggeri muniti di biglietto di corsa semplice sono pari a 557.322.

Ai dati sopra riportati dei passeggeri del servizio extraurbano vanno aggiunti quegli studenti che quotidianamente al mattino, dalla propria residenza, raggiungono con linee extraurbane il Centro Intermodale di Gorizia, dove effettuano l'interscambio con i servizi navetta per proseguire verso gli istituti scolastici di appartenenza. Nella fascia compresa tra le 13.00 e le 14.00 ripartono dagli stessi con i servizi di navetta, ritornando al Centro Intermodale, dove effettuano l'interscambio con le linee extraurbane dirette alle loro residenze.

Il servizio di trasporto delle navette e dei giroscuole di Gorizia, afferente alla linea extraurbana 4.029, per l'anno scolastico 2016-2017 si struttura con:

- 18 navette in partenza dal Centro Intermodale Passeggeri, di cui 3 effettuate mediante autosnodati, a cui si aggiungono 12 giroscuole che una volta giunti a Gorizia, prima di recarsi al Centro Intermodale, effettuano un percorso urbano con fermate in corrispondenza dei principali istituti scolastici;
- 35 navette, distribuite tra le 13:00 e le 14:00 in funzione degli orari di uscita dagli istituti scolastici, che effettuano un percorso urbano con fermate in corrispondenza dei principali istituti scolastici con destinazione Centro Intermodale.

I passeggeri interessati da questo servizio, indispensabile per la mobilità scolastica della città di Gorizia, sono conteggiati, tenuto conto degli usuali criteri di prudenza, in considerazione dell'occupazione dei mezzi e del numero di abbonamenti annuali studenti emessi con destinazione Gorizia, in circa 750.000 unità. Considerato che i giroscuole e le navette di Gorizia afferiscono alla linea Codice Regionale 4029, il dato dei passeggeri trasportati dalla stessa sale a 753.000, mentre quello complessivo del servizio extraurbano risulta essere pari nel 2016 a quasi 4.620.000 unità.

Per quanto riguarda il servizio urbano, complessivamente nel 2016 i passeggeri sono stati 1.701.716, dato che registra un aumento di 35.323 unità rispetto all'anno precedente, suddivisi in 1.082.407 cosiddetti sistematici, e in 619.309 muniti di biglietto corsa semplice.

I proventi del traffico rispecchiano la competenza dell'anno solare e sono evidenziati al netto dell'IVA.

Nel dettaglio, il settore extraurbano vede una flessione degli introiti da biglietti corsa semplice (pari a € 37.138,00) e un leggero aumento di quelli da abbonamenti (pari a € 2.017,00). Tale aumento, non corrispondente all'aumento del numero dei titoli venduti, è conseguente all'incremento della scontistica per gli abbonamenti integrati urbano-extraurbano, gli abbonamenti emessi via web e per gli abbonamenti 2° e 3° figlio.

Il settore urbano vede, invece, sia un aumento degli introiti da biglietti corsa semplice (pari a € 18.023,00), sia un aumento degli introiti da abbonamenti (pari a € 5.756,00). Anche in questo caso l'incremento degli incassi dovuti ad abbonamenti risulta influenzato dalla nuova scontistica introdotta.

Secondo una prospettiva di area, il servizio urbano che evidenzia una flessione in termini di incassi risulta quello di Gorizia (pari al 0,45%), mentre si registra un aumento per quello di Grado (1,46%) e quello di Monfalcone (6.84%).

Permane l'impostazione aziendale, sistematizzata nel SGI, di misurare e monitorare la qualità percepita dal Cliente attraverso l'analisi della customer satisfaction condotta tramite sondaggi.

Le rilevazioni sono state effettuate con indagini semestrali (una riferita al periodo estivo 2016 ed una al periodo invernale 2016/2017) con l'obiettivo primario di individuare eventuali scostamenti rispetto alla qualità erogata e quindi, laddove necessario, attuare azioni migliorative incidenti sull'operatività del servizio, tenendo conto della conoscenza e feed back dell'utenza in termini di gradimento del servizio prestato.

Va sottolineato che, perseguendo anche per il 2016 l'andamento positivo precedentemente rilevato, gli indici di soddisfazione espressi dal Cliente hanno premiato APT sia dal punto di vista del livello assoluto degli stessi, sia come trend di miglioramento.

Inoltre, in ottemperanza alla norma UNI EN 13816 (la cui certificazione è stata ottenuta dall'azienda nel 2012), è stata effettuata un'ulteriore indagine finalizzata al monitoraggio del gradimento percepito rispetto alle performances erogate, il "Mystery Client", basato su osservazioni obiettive effettuate da utenti-osservatori in incognito appositamente "addestrati". Il Mystery Client consente di calarsi completamente nella prospettiva del Cliente medio che giudica tanto il servizio offerto, quanto l'aspetto relazionale con gli operatori. Anche in questo caso, il risultato conseguito è più che soddisfacente.

La linea marittima Trieste – Grado è stata attivata dal 01 giugno 2016 al 31 agosto 2016, per complessive 80 giornate di servizio, con la consueta sospensione nelle giornate di lunedì feriali.

Come per il 2015, le favorevoli condizioni meteorologiche hanno influenzato positivamente l'andamento del servizio, sia dal punto di vista dei passeggeri trasportati che da quello degli incassi.

I dati relativi esprimono quanto sopra affermato:

- I passeggeri paganti trasportati totali risultano 21.810, con un aumento rispetto a quelli del 2015 pari a 3.215 unità (17,3%);
- Parallelamente si è registrato un aumento degli incassi rispetto al 2015 pari a € 17.529,00;
- Il numero di persone che utilizzano la FVG Card, che consente di usufruire di una particolare scontistica, è risultato essere in crescita rispetto il 2015 raggiungendo una quota significativa in termini di passeggeri trasportati: complessivamente 1.450, pari al 6,6% del totale, con un aumento registrato di 67 unità.

Va inoltre segnalato il trend di crescita del numero di biciclette trasportate pari nel 2016 a 127 unità, 253 in più rispetto a quelle trasportate nel 2015 e 917 in più rispetto a quelle trasportate nel 2014. Tale risultato è stato possibile mediante un investimento che ha consentito, a partire dalla stagione estiva del 2015, di incrementare a 16 unità la capacità di trasporto di biciclette dell'imbarcazione.

Come già sottolineato nelle relazioni precedenti, l'illustrazione dell'andamento del servizio marittimo va considerata alla luce di una sostanziale inadeguatezza delle risorse a sostegno dello stesso.

Prima fra tutte la considerazione che la determinazione della tariffa risente di un'impostazione iniziale piuttosto bassa e di successive integrazioni basate esclusivamente sulla dinamica delle rivalutazioni previste per il TPL al variare dell'indice ISTAT FOI: ciò ha creato una situazione che viene considerata troppo contenuta anche da parte della stessa clientela. L'auspicio è quindi che si addivenga ad una rivisitazione del sistema tariffario, introducendo valori ed importi differenziati tra le giornate feriali e quelle festive e prefestive.

Numericamente il parco autobus relativo ai servizi di TPL risulta invariato nella sua suddivisione tra extraurbano ed urbano rispetto al 2015, quindi pari a 35 autobus per i servizi urbani e 82 per quelli extraurbani. Tutti gli autobus sono dotati di sistema AVM.

Oltre ad un tanto, la flotta aziendale include anche un ulteriore autobus extraurbano adibito allo svolgimento di un servizio subappaltato da SAF AUTOSERVIZI FVG S.p.A, un mezzo urbano per l'operatività in essere del servizio transfrontaliero e cinque mezzi per il servizio di trasporto all'interno dello stabilimento Fincantieri di Monfalcone.

Per quanto attiene alla accessibilità agli autobus per utenza con disabilità, i mezzi dotati di pedana, elettrica o manuale, sono 35 sul parco urbano e 17 sul parco extraurbano. Risulta mantenuto il numero di mezzi dotati delle apparecchiature per ipovedenti, complessivi 29 impianti, che nel corso del processo di rinnovo della flotta vengono di volta in volta dismessi dai mezzi da alienare e installati su quelli di nuova immatricolazione.

Alla fine del 2016 l'età media del parco TPL è pari ad anni 6,90 così suddivisa:

- servizio urbano anni 6,14;
- servizio extraurbano anni 7,22.

Oltre ai servizi di TPL, APT è anche impegnata nell'erogazione di servizi cosiddetti aggiuntivi che, pur non facendo parte dell'oggetto del Contratto di Servizio siglato, hanno matrice simile agli stessi e vengono attivati in collaborazione con l'amministrazione provinciale o locale. Tali servizi, che arrivano a coinvolgere un importante numero di risorse umane e tecniche, possono essere di natura puntuale, cioè attivati in particolari condizioni (come ad esempio il servizio navetta organizzato in collaborazione con il Comune di Monfalcone in occasione della fiera di San Nicolò o per il Carnevale Monfalconese), o possono avere una struttura più complessa e articolata su un lungo periodo. Vale la pena sottolineare che nel 2016, seppur normalmente inserito nel novero dei servizi puntuali, i servizi navetta organizzati in occasione della manifestazione "Gusti di Frontiera – 2016" a Gorizia hanno assunto una notevole importanza. Infatti nel week-end della manifestazione sono state organizzate diverse navette al servizio dei parcheggi scambiatori (Fiera, Palabigot, Casa Rossa e

Sdag) e della ferrovia, che nella giornata di maggior afflusso hanno visto contemporaneamente impegnati 12 mezzi, e che complessivamente hanno trasportato circa 70.000 passeggeri.

Tra i servizi a carattere continuativo si citano:

- collegamento Sacca dei Moreri – Spiagge: il servizio, svolto in collaborazione con il comune di Grado, serve a collegare nel periodo estivo il parcheggio della Sacca dei Moreri con le spiagge dell'isola. Anche nel 2016 il servizio, a differenza degli anni scorsi in cui si assisteva ad un graduale incremento dei mezzi impegnati, ha visto impegnati 2 mezzi per tutta la giornata per 11 week-end estivi;
- Trenino di Grado: il servizio, svolto in collaborazione con il comune di Grado, nel 2016 è stato attivato giornalmente dal 1 luglio al 28 agosto con funzione prettamente ludico-turistica;

Accanto ai servizi aggiuntivi nel corso del 2016, APT ha consolidato la sua presenza nel settore del trasporto scolastico, con servizi di scuolabus effettuati per conto dei Comuni, di cui si esporrà più dettagliatamente in seguito. Qui si evidenzia come il settore si è sviluppato, nel corso del 2016, attraverso tre diversi ambiti metodologici corrispondenti a quanto richiesto da altrettanti Enti committenti:

- Affidamento anche per l'A.S. 2016/2017 di una delle tre linee che costituiscono il servizio scuolabus del Comune di San Canzian d'Isonzo;
- Affidamento per l'A.S. 2016/2017 delle due linee che costituiscono l'intero servizio di trasporto scolastico del Comune di Gorizia: vi sono impegnati due operatori in guida a tempo pieno e due mezzi. Il servizio si articola in 2 linee per il raggiungimento degli istituti scolastici per gli studenti residenti in aree residenziali decentrate, in circa 65 corse settimanali per il trasporto degli alunni dagli istituti alle palestre comunali al fine di consentire la programmata attività motoria e in un sistema di corse che collegano gli istituti scolastici al centro Lenassi dove si svolgono attività ludico/didattiche;
- Affidamento a seguito di gara, con attivazione dei servizi a partire dal mese di novembre 2016 e fino al 31 ottobre 2021, da parte del Comune di Monfalcone dell'intero servizio di trasporto scolastico comprensivo della sorveglianza a bordo.

Non meno importante è stata la collaborazione con Fincantieri S.p.A., sulla base della quale è stato affidato ad APT l'intero servizio di trasporto interno dei lavoratori nello stabilimento cantieristico di Monfalcone per il periodo 04 novembre 2015 – 04 novembre 2016. Alla scadenza il servizio di trasporto è stato nuovamente affidato ad APT per il periodo 05 novembre 2016 – 04 novembre 2017.

Il servizio vede impegnati dal lunedì al venerdì 5 mezzi dalle 4.30 alle 22.20 e il sabato 3 mezzi dalle 4.30 alle 14.20, oltre ad ulteriori corse nei casi di temporanea modifica dei processi produttivi o in occasione di presentazione delle navi e cerimonie connesse.

Per l'esecuzione di tale servizio sono state potenziate sia le risorse umane (complessivi 8 operatori coinvolti che effettuano in parte anche corse di TPL), sia le risorse tecniche, con l'acquisizione di un mezzo urbano e il mantenimento in flotta, extra TPL, di quattro mezzi urbani in seguito alla consegna di altrettanti nuovi bus assegnati alla flotta TPL.

Di rilevante importanza strategica risulta essere la linea urbana internazionale di collegamento tra le città di Gorizia e Nova Gorica, che continua ad essere effettuata in pool con la società slovena AVRIGO, come da normale programma di esercizio consolidato.

Il servizio si struttura in 10 coppie di corse con cadenza feriale (la sospensione oltre alle giornate festive investe anche le festività civile e religiose italiane e slovene, a meno del 08 e del 26 dicembre) svolte al mattino dalla Società slovena ed il pomeriggio da APT.

Nel 2016 il servizio è stato utilizzato da 13.260 passeggeri con una sensibile contrazione rispetto all'anno precedente, pari a 2.468 unità.

L'obiettivo futuro di APT, già espresso in fase di progettazione del nuovo servizio urbano di Gorizia, è quello di integrare il servizio offerto dalla linea internazionale mediante una sinergia tra le reti urbane di Gorizia e Nova Gorica attraverso la determinazione di punti di contatto tra le stesse.

Inoltre nel corso del 2016 è proseguito il rapporto di collaborazione con Villesse Shopping Centre in virtù del quale nel periodo invernale vengono effettuati i servizi di collegamento al sabato con 2 mezzi da Trieste e Villesse, mentre nel periodo estivo vengono attivati i servizi da Lignano/Bibione (martedì e giovedì), Grado (mercoledì e venerdì) e viene mantenuto quello da Trieste (sabato); i primi due vedono impegnati un mezzo, mentre il terzo due mezzi. Nonostante il positivo riscontro dell'utenza la società committente del servizio ha però deciso l'interruzione dello stesso alla scadenza del contratto avvenuta ad agosto 2016.

Infine nel 2016 è proseguita l'importante collaborazione con l'azienda Trumpy Tours che gestisce per conto di Costa Crociere l'accoglienza dei croceristi in diversi porti italiani e, nel caso specifico, Trieste. Dal 26 marzo 2015 al 26 novembre 2016 settimanalmente la motonave Costa Mediterranea ha effettuato scalo a Trieste per lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri. APT si è occupata dei trasferimenti dall'aeroporto di Ronchi dei Legionari a Trieste sottonave dei passeggeri in arrivo o in partenza con servizi di linea o con i voli charter, oltre ai tour turistici di Trieste che venivano effettuati dagli altri passeggeri.

IL SERVIZIO PER LA COLLETTIVITÀ

LE SEDI

Compendio TPL, via Caduti di An Nassiriyah.

I nuovi uffici aziendali, inaugurati a dicembre 2012, sorgono in un'area delimitata a sud-ovest dalla zona ferroviaria, a nord-ovest dalla via Duca D'Aosta, inquadrata nel F.M.18 come Zona Servizi "aree fuori standard" nel P.R.G.C: "Aree per servizi e attrezzature di interesse generale fuori standard", Classificazione: "Categoria F – attrezzature di interesse generale"

Nella progettazione e nella successiva costruzione dei nuovi uffici è stata data particolare attenzione agli aspetti architettonici (facciata continua e due corpi principali paralleli alle vie che circoscrivono la zona, via Duca d'Aosta e via Caduti di An Nasiriyah), alla sicurezza (facciata continua con serramenti a strato multiplo antisfondamento dotati di sensori di aperture delle ante, impianto antintrusione con rilevamento volumetrico e 4 telecamere esterne) e a soluzioni tecniche che permettono un'elevata autonomia dal punto di vista energetico (pannelli fotovoltaici, 28,3 kW a totale sostentamento dell'impianto di condizionamento/riscaldamento, rivestimenti e vetrate molto efficienti dal punto di vista energetico, illuminazione esterna a basso consumo, illuminazione degli uffici interni autoregolante in funzione della luce solare esterna, tamponamenti esterni con trattamento fotocatalitico).

Il completamento del compendio ha permesso inoltre di ampliare lo spazio destinato al rimessaggio degli autobus e di aumentare il numero di stalli disponibili di 8 unità (capacità totale 54 stalli).

Oltre alla realizzazione propria del corpo-uffici, sono stati realizzati alcuni interventi esterni non propriamente riconducibili alla costruzione degli uffici, come il rifacimento del marciapiede che costeggia l'edificio su via Nasiriyah e l'ampliamento dell'incrocio con la via Duca d'Aosta, finalizzato a migliorare la manovrabilità ed a incrementare la sicurezza dei mezzi durante il trasferimento Deposito - CIP.

Il deposito-officina, ultimato a luglio 2006 e parte integrante del compendio TPL, è situato in un'area che in passato era occupata da un insediamento industriale per la riparazione di automezzi militari, anche corazzati; la zona è delimitata a sud-ovest dalla zona ferroviaria, a nord-ovest dalla via Duca D'Aosta e a est dalla via Caduti di An Nassiriyah (ex via del Velodromo). L'ingresso all'area è dalla via Caduti di Nasiriyah (ex via del Velodromo), scarsamente trafficata, dalla quale gli automezzi possono raggiungere, attraverso la via Duca D'Aosta, il piazzale intermodale senza transitare per la viabilità principale, usufruendo di un accesso riservato in area ferroviaria che collega appunto il piazzale.

La struttura del Deposito comprende una parte degli uffici tecnici, il Movimento operativo, le strutture dedicate al personale viaggiante, l'officina, il magazzino ricambi, l'area di rifornimento per il carburante ed i serbatoi dello stesso (3 erogatori, capienza 80 mc), l'autolavaggio per l'esterno degli automezzi ed i piazzali di deposito dei mezzi stessi.

L'autolavaggio "IDROEQUIP – TAMMERMATIC", del tipo "a passaggio con portale fisso ed autobus in movimento", è dotato di sistema di gestione informatica; l'apparato, interfacciato con il server del deposito, tenendo sotto controllo il numero dei lavaggi nel corso della giornata, garantisce all'impianto di filtraggio i tempi per una maggior produzione di acqua riciclata con conseguente diminuzione del consumo di quella proveniente dall'acquedotto. Il sistema di raccolta delle acque del locale lavaggio motori presso il deposito di Gorizia è pensato per migliorare la captazione dei fanghi e per alleggerire il lavoro fatto dal depuratore.

Presso il locale interrato che ospita il gruppo di pressurizzazione antincendio è stato installato un sistema di monitoraggio continuo (composto da telecamere, sonde di livello e sensori di rilevazione pressione) per garantire un controllo costante sull'efficienza e la funzionalità del gruppo stesso.

Il locale adibito allo stoccaggio dei rifiuti speciali è stato realizzato con un lay-out atto ad ottimizzare gli spazi, a favorire una maggiore differenziazione delle tipologie di rifiuti stessi e, allo stesso tempo, a garantire una maggiore sicurezza nella prevenzione delle emergenze.

E' presente un portale wireless per la scarico automatico dei dati degli autobus dotati di cronotachigrafo digitale.

Relativamente alla zonizzazione geologico tecnica, l'area è inquadrata nella categoria D: Aree prive di particolari limitazioni all'utilizzo urbanistico ed è insediata nel centro cittadino, foglio 19 del PR, in zona identificata come categoria F "Zone omogenee a servizi e per la viabilità".

Parcheggio di via Marzia a Gorizia

Il parcheggio di via Marzia, al servizio del Compendio TPL, ha una capacità di 14 stalli; l'ingresso è sulla via Marzia, scarsamente trafficata, dalla quale gli automezzi possono raggiungere, attraverso via Caduti di Nasiriyah (ex via del Velodromo) e via Duca D' Aosta, il piazzale intermodale senza transitare per la viabilità principale, usufruendo di un accesso riservato in area ferroviaria che collega appunto il piazzale. L'area è circondata dalle pertinenze di un'area abitativa ed è delimitata a sud dalla via Marzia.

Centro Intermodale Passeggeri (CIP) Gorizia, Piazzale Martiri della Libertà d'Italia.

L'area in cui insiste il C.I.P. (Centro Intermodale Passeggeri) è un'area significativa per quanto riguarda il movimento delle persone a Gorizia. Il piazzale antistante è il punto di collegamento dei sistemi di trasporto pubblico delle persone. Sul fronte esterno infatti, proprio all' uscita dalla stazione ferroviaria sono situate le fermate capolinea per le linee di trasporto extraurbano di APT e le fermate per le linee di trasporto urbano. Il piazzale è servito anche dal servizio taxi. Le persone che giornalmente transitano ed utilizzano i mezzi pubblici da questa area sono stimate mediamente in circa 5.000 determinate dal trasporto di APT e circa 1000 dal trasporto ferroviario nel periodo scolastico; il movimento si riduce a circa un quinto per il restante periodo. L' area si trova ad una distanza di circa 1,5 km dal centro cittadino (foglio 19 del Piano Regolatore); dal punto di vista della zonizzazione geologico tecnica, l'area è inquadrata nella categoria D: "Aree prive di particolari limitazioni all' utilizzo urbanistico".

Biglietteria Centrale di Gorizia e Sala d'aspetto

La Biglietteria Centrale APT di Gorizia, localizzata al foglio 19 del Piano Regolatore, è situata all'interno della Stazione Ferroviaria in p.le Martiri per la Libertà ed è il punto di riferimento per l'utenza del Centro intermodale Passeggeri per quanto riguarda l'acquisto dei titoli di viaggio e le informazioni sul servizio.

L'ufficio adibito a biglietteria, la cui superficie è pari a circa 30 mq, è in locazione da Centostazioni.

Gli orari di apertura vigenti sono nel periodo estivo da lunedì a sabato dalle ore 7.00 alle ore 14.00, da lunedì a venerdì dalle ore 7.00 alle ore 19.00 e sabato dalle ore 7.00 alle ore 14.00; domenica e festivi chiuso.

Le dotazioni strumentali della Biglietteria di Gorizia comprendono l'equipaggiamento completo per la gestione, l'emissione ed il rinnovo dei titoli di viaggio (computer, monitor, stampante per titoli di viaggio e lettore tessera magnetica). Il servizio di gestione è affidato in outsourcing ad una ditta esterna a seguito di una gara d'appalto.

All'interno dell'edificio della Stazione Ferroviaria, ma con ingresso indipendente e ben visibile dal Centro intermodale Passeggeri, si trova anche la sala d'aspetto a servizio dell'utenza.

Uffici e deposito di Monfalcone

Gli uffici ed il deposito APT dell'Unità Operativa di Monfalcone sono collocati nel quartiere di Panzano in un'area della zonizzazione NORD del piano regolatore ed è identificata come "Zona omogenea S6": "Area destinata a "Servizi Tecnologici", sia per quanto riguarda il PRGC vigente sia per quanto riguarda la relativa Variante Generale di Revisione.

L'insediamento nel tessuto urbano fa anche qui porre maggior attenzione sugli aspetti legati alla qualità dell'aria, al rumore ed al traffico. Per quanto riguarda l'elemento aria, va segnalato che il deposito si trova molto prossimo alla principale via di traffico cittadino.

L'Unità Operativa di Monfalcone si trova a poca distanza dai cantieri navali della cittadina, anche se defilata dalle principali direttrici di traffico che collegano l'ingresso degli stabilimenti alla viabilità extraurbana. Il collegamento alla viabilità extraurbana è dato dalla rotonda della "Marcelliana" dalla quale in direzione sud-ovest parte la statale diretta verso Staranzano e Grado mentre verso nord-est si può raggiungere il centro cittadino e il viale Valentini che porta verso Trieste. Gli uffici sono disposti su due piani. Al piano terra vi è un ufficio, destinato all'accoglienza del pubblico, dotato di servizi igienici e di rampa di accesso per persone a ridotta capacità motoria; vi sono inoltre, gli spogliatoi, suddivisi per personale viaggiante maschile e femminile, con bagni e docce.

Al piano superiore vi sono due uffici, una sala riunioni, servizi igienici ed un ambiente "open-space" che funge da centrale per il movimento.

Il deposito (capacità totale 18 stalli) è dotato di un impianto di erogazione gasolio con una capacità di stoccaggio di 15 mc con due colonnine di erogazione, di un nuovo impianto di lavaggio, installato a fine 2012, AUTOEQUIP AE 3/45 CM della IDROEQUIP del tipo "a portale mobile" e con le sue 3 spazzole, una orizzontale e due verticali, risponde pienamente alle esigenze aziendali.

Anche la sede di Monfalcone è dotata di un portale wireless per la scarico automatico dei dati degli autobus dotati di cronotachigrafo digitale.

Biglietteria di Monfalcone

La biglietteria di Monfalcone, a partire dalla metà del 2012, è stata trasferita da Corso del Popolo a Via F.lli Rosselli n.13; il nuovo locale, oggetto di lavori di ristrutturazione ed ampliamento, è situato in prossimità del nodo di interscambio fra le diverse linee del trasporto extraurbano e la rete urbana del monfalconese, posizione ancora più fruibile dall'utenza rispetto alla precedente biglietteria di Corso del Popolo; il servizio di gestione rimane, come per la precedente locazione, in outsourcing ad una ditta esterna a seguito di una gara d'appalto.

I locali adibiti a tale funzione sono stati acquisiti in locazione (contratto di locazione con scadenza al 30/04/2018) e sono stati resi funzionali alle esigenze del servizio a cura di APT. La superficie occupata è di circa 78 mq.

L'immobile è insediato nella zonizzazione NORD del piano regolatore, in area del centro storico del comune identificata come "Zona omogenea A3 centro storico".

Gli orari di apertura vigenti sono, nel periodo invernale, da lunedì a sabato dalle ore 7.00 alle ore 19.00; domenica e festivi chiuso; nel periodo estivo (luglio e agosto), da lunedì a sabato dalle ore 7.00 alle ore 19.00 e domenica dalle ore 7.00 alle ore 13.00.

Biglietteria e Autostazione di Grado

La Biglietteria si trova all'ingresso di Grado in prossimità dell'imbocco della lunga banchina carrabile che collega la città con l'entroterra aquileiese; l'area è a pochi passi dal centro storico della cittadina, ma comunque in una posizione tale da non creare interferenze. Lo spazio antistante l'edificio biglietteria è un piazzale pubblico nel quale sono riservate delle aree per lo stazionamento delle autocorriere, che funge da autostazione.

L'edificio che ospita la biglietteria, annesso all'autostazione, è insediato all'ingresso del centro cittadino dalla direttrice di Aquileia. La zona è definita all' Art. 30 "Servizi Stradali – Stazioni di rifornimento" del piano regolatore mentre per la zonizzazione geologico tecnica l'area è definita come Z4.

L'insediamento nel tessuto urbano di quella che è un'isola turistica rende sensibili a tutti gli aspetti che riguardano il traffico ed il rumore.

Deposito di Villesse

A partire dal 1° aprile 2014, APT ha sottoscritto un contratto di locazione con la società "GORIZIANE" per l'utilizzo di un parcheggio scoperto recintato situato presso l'insediamento industriale della società stessa a Villesse (GO), in Via Aquileia, n 7.

Il terreno e le pertinenze sono stati concessi in utilizzo per l'esclusivo uso di parcheggio dei bus e delle auto private del personale APT. L'accesso all'area è possibile attraverso l'utilizzo del cancello esistente, rivolto verso la viabilità esterna.

Il deposito, la cui superficie è pari a circa 2.500 metri quadrati, permette di raggiungere agevolmente le S.R. 351 e S.R. 305. Non vi sono negli immediati dintorni insediamenti abitativi per i quali l'attività di parcheggio e ricovero degli autoveicoli possa rappresentare elemento di interferenza.

Il personale APT dispone di un telecomando per l'apertura del cancello scorrevole motorizzato, la cui chiusura avviene automaticamente dopo un minuto.

La società "GORIZIANE" ha concesso inoltre ai dipendenti di APT l'accesso ai servizi igienici limitatamente durante l'orario di apertura del complesso industriale, secondo un percorso sicuro individuato e definito.

Deposito di Aquileia

L'area situata in Corso Gramsci (p.c. 715/12 foglio C.C. 6), concessa dal Comune di Aquileia in regime di occupazione di suolo pubblico con Autorizzazione Prot. 8065 dd. 26/08/13, consta di due stalli bus delimitati da panettoni con banda rifrangente e segnaletica verticale; l'area concessa è pari a 65 mq.

La posizione dell'area sulla direttrice Cervignano-Grado per i mezzi extraurbani permette un'ottimizzazione delle corse con origine e termine "Aquileia" ed una riduzione dei vuoti.

Deposito di Cormòns

L'area consta di due stalli riservati a titolo non oneroso all'Azienda dal Comune di Cormòns; gli stalli, situati presso il parcheggio del campo di calcio di Cormòns in via Brazzano (S.R. 356), sono delimitati da segnaletica orizzontale. La posizione dell'area sulla direttrice Cormòns-Cividale per i mezzi extraurbani permette un'ottimizzazione delle corse con origine e termine "Cormòns", una riduzione dei vuoti e consente di ridurre i tempi di sostituzione per guasto di mezzi in partenza da Cividale.

PASSEGGERI TRASPORTATI E PERCORRENZE

Il traffico generato si può sintetizzare come segue:

tipologia	traffico chilometrico generato – 2013	traffico chilometrico generato – 2014	traffico chilometrico generato – 2015	traffico chilometrico generato – 2016
TPL EXTRAURBANO	4.297.053	4.213.777	4.251.116	4.292.713
TPL URBANO	1.348.073	1.304.110	1.316.523	1.322.066
TPL MARITTIMO	480 corse (760 ore di navigazione)	480 corse (760 ore di navigazione)	492 corse	480 corse (760 ore di navigazione)
TOTALI	5.645.126	5.517.887	5.567.639	5.614.779

I dati relativi all'esercizio 2015, suddivisi per linea, vengono così evidenziati:

cod. reg.	nome pubblico della linea	km totali	posti offerti	trasp.	vel. comm.
	Marittima Grado Trieste	-	72.000	21.810	-
4001	URBANO GO - LINEA 1	247.845	12.917.738	329.100	18,96
4002	URBANO GO - CIRCOLARE ROSSA ESTERNA	77.235	4.025.422	99.430	23,88
4003	URBANO GO - CIRCOLARE ROSSA INTERNA	28.452	1.482.939	34.826	18,81
4004	URBANO GO - CIRCOLARE NERA ESTERNA	60.256	3.140.614	64.034	24,64
4005	URBANO GO - CIRCOLARE NERA INTERNA	21.117	1.100.643	39.557	19,05
4006	URBANO GO - LINEA 6	62.046	3.233.902	57.418	19,14
4007	URBANO GO - LINEA 8	69.951	3.645.837	101.020	23,32
4008	URBANO MONFALCONE - 32 - CANTIERI - RONCHI VIA CURIEL	95.427	5.504.329	185.155	18,28
4009	URBANO MONFALCONE - 33 - PIAZZA UNITA' - SAN POLO	68.942	3.976.644	123.368	21,14
4010	URBANO MONFALCONE - 34 - PIAZZA UNITA' - STAZIONE F.S.	166.981	9.631.473	213.928	20,16
4011	URBANO MONFALCONE - 35 - MARINA JULIA - PIAZZA UNITA'	186.670	10.767.139	272.764	20,31
4012	URBANO MONFALCONE - 36 - STAZIONE F.S. - SAN POLO	71.459	4.121.778	26.772	18,11
4013	URBANO GRADO - MOLO TORPEDINIERE - GRADO PINETA E CAMPEGGI	165.685	9.556.738	154.344	21,95
4014	1 - GORIZIA - AEROPORTO - MONFALCONE - GRADO	850.710	65.998.016	785.781	36,86
4015	2 - GORIZIA - MARIANO - CORMONS	173.635	13.470.682	205.096	38,45
4016	3 - GRADISCA - S.PIER - S.CANZIAN - MONFALCONE	307.390	23.847.362	308.142	30,89
4017	4 - GORIZIA - ROMANS - BORGNANO	79.426	5.882.293	89.042	40,25
4018	5 - GRADISCA - VILLESSE – CORMONS (*)	-	-	-	-
4019	6 - GORIZIA - JAMIANO - MONFALCONE	24.570	1.769.069	35.869	41,71

cod. reg.	nome pubblico della linea	km totali	posti offerti	trasp.	vel. comm.
4020	7 - GORIZIA - POGGIO III ARMATA - SAGRADO	110.722	8.200.133	74.176	35,22
4021	8 - GORIZIA - S.MICHELE - DOBERDO' - MONFALCONE	111.672	8.270.469	80.462	31,90
4022	9 - GORIZIA - S.FLORIANO - OSLAVIA - GORIZIA	52.168	3.863.577	14.300	25,02
4023	21 - GRADO - FOSSALON - STARANZANO - MONFALCONE - TRIESTE	110.121	8.155.567	116.276	40,58
4024	22 - GRADO - VILLESSE - GORIZIA	283.571	21.999.451	396.412	45,47
4025	23 - GORIZIA - CORMONS - CIVIDALE	109.778	8.516.568	124.390	36,83
4026	24 - GORIZIA - PALMANOVA - PRIVANO	22.739	1.684.065	31.733	43,23
4027	25 - GORIZIA - AIELLO - CERVIGNANO	72.382	5.360.618	88.122	40,10
4028	26 - GRADO - CERVIGNANO - FIUMICELLO - MONFALCONE	236.615	17.523.678	315.797	36,17
4029	27 - GRADISCA - CORMONS - MANZANO	94.972	7.368.024	9.425	23,04
4030	UDINE - PALMANOVA - MONFALCONE CANTIERI	32.318	2.393.519	8.809	40,85
4031	CRAUGLIO - S.VITO - MONFALCONE CANTIERI	51.101	3.784.586	22.292	39,28
4032	GRADO - CERVIGNANO	48.263	3.574.411	131.053	43,36
4033	RONCHIS - MONFALCONE CANTIERI (*)	-	-	-	-
4034	PORTOGRUARO - MONFALCONE CANTIERI	15.910	1.178.346	8.021	55,84
4035	UDINE - AEROPORTO - MONFALCONE - TRIESTE	1.493.686	110.622.472	1.015.330	40,92
4036	TRIESTE - LIGNANO	10.964	812.000	5.962	46,48

(*) modifiche effettuate a partire dal 2013 a seguito della ridefinizione derivante dalla riduzione dei corrispettivi spettanti alle Aziende concessionarie, prevista dalla Finanziaria regionale per l'anno 2013

LA GESTIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE

L'AMMODERNAMENTO DEL PARCO MEZZI

Nel corso del 2016 sono stati acquistati ed immatricolati esclusivamente autobus a basse emissioni e bassi consumi. In particolare sono stati acquistati dodici mezzi, dotati di motore a standard EURO 6 (4 urbani, 5 extraurbani e 3 a due piani extraurbani). L'età media globale del parco mezzi calcolata al 31/12/2016 è pari a 6,90 anni. Si riporta di seguito la sintesi degli acquisti effettuati in ambito TPL da APT nel corso degli anni:

Anno	Tipologia e quantità acquistate	Età Media
2000, acquisto di:	5 autobus extraurbani DE SIMON IL3 3 autobus extraurbani a due piani NEOPLAN N 122/3 2 autobus urbani AUTODROMO ALE' 7154	10,40
2001, acquisto di:	20 autobus extraurbani MAN UL 313 4 autobus urbani BREDAMENARINIBUS M240NU	7,34
2002, acquisto di:	4 autobus extraurbani IRISBUS EUROCLASS 389E 2 autobus extraurbani corti DE SIMON IN3 2 autobus urbani BREDAMENARINIBUS M240NU	7,15
2003, acquisto di:	8 autobus extraurbani IRISBUS EUROCLASS 389E 2 autobus extraurbani a due piani NEOPLAN N4426/3 2 autobus urbani BREDAMENARINIBUS M240NU	6,35
2004, acquisto di:	2 autobus extraurbani IRISBUS EUROCLASS 389E 2 autobus extraurbani DE SIMON IL3	6,67
2005, acquisto di:	5 autobus extraurbani DE SIMON IL3 1 autobus urbano CACCIAMALI GRIFONE	6,74
2006, acquisto di:	3 autobus urbani EUROPOLIS 200 E 8.17 7,90 1 autobus urbano CACCIAMALI GRIFONE	7,20
2007, acquisto di:	2 autobus urbani BREDAMENARINIBUS M231CU 2 autobus extraurbani DESIMON MILLEMIGLIA 3 autobus urbani RAMPINI ZEV ALE' EURO 4 2 autobus extraurbani DESIMON MILLEMIGLIA HD	6,80
2008, acquisto di:	1 autobus urbano RAMPINI ZEV ALE' EURO 4 1 autobus urbano BREDAMENARINIBUS M230 CU 1 autobus extraurbano DESIMON MILLEMIGLIA HD	7,44
2009, acquisto di:	3 autobus urbani RAMPINI ZEV ALE' EURO 5 4 autobus extraurbani TEMSA TOURMALIN EURO 5	7,44
2010, acquisto di:	1 autobus extraurbano TEMSA TOURMALIN EURO 5 (coda di gara) 1 autobus urbano da 8 metri 1 autobus extraurbano da 12 metri IVECO CROSSWAY 3 autosnodati extraurbani da 18 metri	7,49
2011, acquisto di:	1 autobus elettrico (coda di gara) RAMPINI ALE' EL urbano da 8 metri 6 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY 1 autobus elettrico RAMPINI ALE' EL	7,39
2012, acquisto di:	4 autobus urbani da 8 metri RAMPINI ALE' EEV 4 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY	7,42
2013, acquisto di:	2 autobus urbani da 8 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY C 3 autobus urbani da 9 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY M 4 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY	7,38
2014, acquisto di:	2 autobus urbani da 8 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY C (coda di gara) 5 autobus extraurbani da 12 metri a pianale standard IVECO CROSSWAY Euro 6 3 autobus extraurbani da 12 metri a pianale rialzato SCANIA Omniexpress Euro 6	7,31
2015, acquisto di:	4 autobus extraurbani da 12 metri a pianale standard IVECO CROSSWAY Euro 6 (coda di gara 2014) 3 autobus extraurbani da 12 metri a pianale rialzato SCANIA Omniexpress (coda di gara 2014)	7,43

Anno	Tipologia e quantità acquistate	Età Media
2016, acquisto di: (proiezione)	3 autobus urbani da 8 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY C Euro 6 1 autobus urbano da 9 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY M Euro 6 5 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY Euro 6 3 autobus extraurbani a due piani da 13 metri VDL SYNERGY Euro 6	6,90
2017, acquisto di: (proiezione)	7 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY Euro 6 (coda di gara 2015) 2 autobus urbani da 9 metri Euro 6 2 autobus extraurbani da 10 metri Euro 6 9 autobus extraurbani da 12 metri Euro 6 1 autobus extraurbano a due piani da 13 metri Euro 6	6,04

Relativamente alle infrastrutture di supporto al parco mezzi continuano a funzionare a regime le 7 paline elettroniche a led luminosi sulla rete urbana di Monfalcone (5 impianti) e di Gorizia (2 impianti).

Nel corso del 2015 il parco mezzi extra TPL è stato interessato dall'acquisto e dall'immatricolazione di un nuovo scuolabus. Il servizio di trasporto biciclette sulla linea Gorizia - Grado, iniziato con l'estate 2013, è proseguito anche per la stagione estiva 2016; ai fini di potenziamento del servizio, durante il 2015 è stato acquistato ed immatricolato un ulteriore carrello porta biciclette, analogo al precedente, chiuso su tutti i lati, con una capienza di 30 biciclette.

Situazione parco mezzi da Turismo ed Extra-TPL – anno 2016:

APT SpA - COMPOSIZIONE PARCO MEZZI TURISMO ED EXTRA TPL - anno 2016								
matr.	targa	TIPO	CARROZZERIA	Servizio	Anno	Classe Amb.	Età	Lungh.
314	BW137HZ	WAG N 316 SHD	NEOPLAN N 316 SHD	TURISMO	2002	EURO 3	14	12,00
316	BZ767EX	WAG N 316 SHD	NEOPLAN N 316 SHD	TURISMO	2004	EURO 3	12	12,00
318	DC423RG	MERCEDES-BENZ 816 DF 42/75	SORA - VARIO ALLUNGATO	SCUOLABUS	2007	EURO 4	9	7,73
320	DL061KE	CACCIAMALI	CACCIAMALI	SCUOLABUS	2008	EURO 4	8	9,45
321	DL373KE	EVOBUS - MERCEDES BENZ	TOURISMO 15RHD	TURISMO	2009	EURO 5	7	12,00
322	DW967YM	IVECO A 50/E4/21/B	IVECO DAILY	TURISMO	2010	EURO 5	6	6,95
323	CC164EN	MAGELIS PRO	IVECO FRANCE SFR210	TURISMO	2012	EURO 5	4	12,00
324	EM029GC	IVECO 100 E4 KAPENA	TEMA EURO CARGO IVECO	SCUOLABUS	2012	EEV	4	9,45
326	XA611AG	OMFTT PEDRETTI	OMFTT PEDRETTI	CARRELLO BICICLETTE	2013	-	3	4,50
327	EM319GC	IVECO 100 E4 KAPENA	TEMA EURO CARGO R66 IVECO	SCUOLABUS	2013	EEV	3	9,45
328	EM434GC	SETRA S415 GT HD	S415 GT HD	TURISMO	2014	EURO 5	2	12,00
329	XA900DB	OMFTT PEDRETTI	OMFTT PEDRETTI	CARRELLO BICICLETTE	2015	-	1	4,50
330	EZ025EG	IVECO DAILY	DAILY 70C17H INDCAR MOBI	SCUOLABUS	2015	EURO 6	1	8,52
331	FE177VA	CACCIAMALI	CACCIAMALI	SCUOLABUS	2003	EURO 3	13	9,00
ETA' MEDIA PARCO (*) esclusi carrelli porta biciclette								6,92

Il parco dei mezzi da turismo a fine 2016 si configura come segue:

matr.	targa	TELAIO	TIPO	CARROZZERIA	Classe Amb.	DATA INIZ. SERVIZIO	ETA'
314	BW137HZ	WAG203162YBD30854	WAG N 316 SHD	NEOPLAN N 316 SHD	EURO 3	01/03/2002	14
316	BZ767EX	WAG2031663ND34468	WAG N 316 SHD	NEOPLAN N 316 SHD	EURO 3	06/09/2004	12
321	DL373KE	WEB63203613249253	EVOBUS - MERCEDES BENZ	TOURISMO 15RHD	EURO 5	19/03/2009	7
322	DW967YM	ZCF050C0005826959	IVECO A 50/E4/21/B	IVECO DAILY	EURO 5	30/08/2010	6
323	CC164EN	VNESFR21000000262	MAGELIS PRO	IVECO FRANCE SFR210	EURO 5	11/02/2012	4
328	EM434GC	WKK63213113114247	SETRA S415 GT HD	S415 GT HD	EURO 5	25/02/2014	2
ETA' MEDIA PARCO TURISMO							7,50

L'AMMODERNAMENTO ED IL MANTENIMENTO DELLE INFRASTRUTTURE

Nel corso del 2016, l'attività di APT si è concentrata sul mantenimento in efficienza delle infrastrutture e degli impianti al fine di perseguire molteplici obiettivi:

- contribuire al miglioramento dei livelli di salute, sicurezza e benessere sul lavoro;
- diminuire progressivamente i costi complessivi della salute e sicurezza sul lavoro, in particolare di quelli derivanti da incidenti, infortuni e malattie professionali, minimizzando i rischi cui possono essere esposti i dipendenti e i terzi che si relazionano con l'Azienda, come clienti, fornitori, visitatori, ecc. ;
- migliorare l'efficienza e le prestazioni dell'Azienda;
- salvaguardare l'immagine, sia interna che esterna, dell'Azienda;
- ridurre dei consumi energetici;
- rinnovare gli impianti e le attrezzature dell'officina per procedere di pari passo con l'evoluzione tecnologica del parco mezzi e delle relative misure antinquinamento;
- preservare ed arricchire le infrastrutture di esercizio.

Tutto ciò concorre al mantenimento della certificazione integrata certificazione integrata UNI EN ISO 9001:2008 - UNI EN ISO 14001:2004 - BS OHSAS 18001:2007, certificazione che è stata confermata con la visita di revisione triennale del 15, 16 e 17 giugno, effettuata da parte dell'Ente certificatore (ANCIS).

Relativamente a quanto richiesto dal D.Lgs 102/2014, APT, a dicembre 2015, ha inviato ad ENEA l'Audit Energetico come "impresa volontaria che non ha l'obbligo di diagnosi"; l'Audit Energetico resta valido per i 4 anni successivi alla data di realizzazione, ovvero fino al 27/11/2019.

Compendio Uffici/Deposito/officina – Gorizia

Durante il 2016 non vi sono state modifiche sostanziali al compendio Deposito-Officina-Uffici di Gorizia.

L'impianto fotovoltaico (28,3 kW) e gli accorgimenti tecnici adottati per minimizzare i consumi, hanno permesso un notevole risparmio energetico anche nel 2016.

E' proseguita l'attività di perfezionamento degli interventi mirati a rendere più efficiente ed efficace la produzione del TPL e migliorare il sistema con nuove procedure per il mantenimento della certificazione integrata UNI EN ISO 9001:2008, UNI EN ISO 14001:2004, BS OHSAS 18001:2007 e UNI EN 13816:2002 anche per il 2016.

Funziona a regime, visto l'ulteriore aumento di mezzi che necessitano di additivazione di urea per autotrazione, l'impianto per l'erogazione dell'urea; l'impianto è integrato, come per il gasolio, con il sistema di monitoraggio informatico delle erogazioni (SYS Card).

E' stata Effettuata la manutenzione con sostituzione di alcuni elementi di usura dell'impianto di autolavaggio a portale fisso del Deposito Gorizia IDROEQUIP – TAMMERMATIC installato nel 2006 (4 spazzole verticali); è prevista per il 2017 l'implementazione di tale impianto con un sistema di rilevamento del mezzo in ingresso mediante "TAG" che andrà a sostituire l'attuale lettore di tessera con microchip.

Le attrezzature e le infrastrutture sono state regolarmente sottoposte a manutenzione e a verifica; la manutenzione semestrale dei presidi antincendio ed il controllo quadrimestrale delle Cassette di Pronto soccorso sono stati eseguiti, per tutte le sedi e per l'intero parco mezzi, da parte di ditte specializzate. E' stata ulteriormente implementata la cartellonistica di sicurezza in officina; a fine del 2016 è stato effettuato il rifacimento dell'intera segnaletica orizzontale del deposito di Gorizia ed il ripasso dei camminamenti antiscivolo del parcheggio della Sede.

Unità operativa di Monfalcone

Parallelamente a quanto effettuato per il deposito/officina di Gorizia, l'attività manutentiva effettuata durante l'anno ha riguardato il mantenimento della certificazione integrata UNI EN ISO 9001:2008, UNI EN ISO 14001:2004, BS OHSAS 18001:2007 e UNI EN 13816:2002 (cartellonistica di sicurezza, procedure e rinnovo di alcune attrezzature portatili obsolete).

L'impianto di lavaggio AUTOEQUIP AE 3/45 CM della IDROEQUIP, installato a fine 2012, funziona a regime; come per il Deposito di Gorizia, è prevista per il 2017 l'implementazione con un sistema di rilevamento del mezzo in ingresso mediante "TAG" che andrà a sostituire l'attuale lettore di tessera con microchip.

L'impianto per l'erogazione dell'urea, installato presso la sede di Monfalcone a metà del 2014 ed integrato, come per il gasolio, con il sistema di monitoraggio informatico delle erogazioni (SYS Card) continua a funzionare regolarmente.

E' prevista l'installazione di un sistema di videosorveglianza analogo a quello già presente presso la Sede ed il Deposito di Gorizia entro la prima metà del 2017.

Centro Intermodale Passeggeri di Gorizia (CIP)

All'inizio dell'anno scolastico (settembre 2016) è stato effettuato il ripasso della segnaletica orizzontale di tutta l'area, compresa quella riguardante le numerose scritte "Vietato oltrepassare la linea gialla" introdotte nel 2013 al fine di migliorare ulteriormente gli standard di sicurezza degli utenti.

Biglietteria e Autostazione di Grado

Nel corso del 2016 sono stati effettuati piccoli interventi di manutenzione ordinaria programmata.

L'area di parcheggio dei bus, che ha trovato sede presso l'isola della Schiusa a partire dalla fine del 2010, rimane per tutto il 2016 nella medesima posizione.

Biglietteria di Monfalcone

Durante il 2016 è stata effettuata la consueta manutenzione ordinaria programmata dell'edificio e degli impianti.

Infrastrutture di esercizio

Anche per il 2016 è proseguita la manutenzione migliorativa degli impianti comprendente la sostituzione di pannelli, lunotti, cristalli, bacheche e panchine. Nel corso del 2016 sono stati installati 2 nuovi impianti in altrettante nuove posizioni.

Confermato il funzionamento delle 7 paline elettroniche a led luminosi sulla rete urbana di Monfalcone (5 impianti) e di Gorizia (2 impianti). Anche nel 2016 sono continuate, in collaborazione con la Motorizzazione ed il Comune di Gorizia, le migliorie per la fruibilità del servizio da parte degli utenti con ridotte capacità motorie su fermate periferiche; in particolare sono state riviste le fermate urbane del quartiere di Lucinico a Gorizia (servizio Linee urbane 2 e 4 e linee extraurbane 2 e 23).

Infrastrutture informatiche e telefoniche

Durante il 2016 sono state sostituite le postazioni informatiche meno prestazionali.

Il sistema di rilevazione delle presenze mediante Budge magnetico ed il sistema di controllo informatizzato degli accessi presenti in ogni sede aziendale, continuano funzionare regolarmente.

Rimane sostanzialmente invariato il sito internet aziendale www.apgorizia.it nella parte relativa all'interfaccia grafica e alle funzionalità; la parte del sito relativa alla "Società Trasparente" viene alimentata e implementata in accordo con le prescrizioni normative vigenti.

Concluse a fine anno le pratiche per l'installazione di una ulteriore emettitrice automatica di biglietti a Gradisca d'Isonzo (Viale Regina Elena). L'impianto, che verrà posizionato fisicamente entro il mese di maggio 2017, è analogo ai 7 già esistenti (schermo "touch screen" con la possibilità di effettuare il pagamento in contanti e, in tutte le valute, con pos e carta di credito).

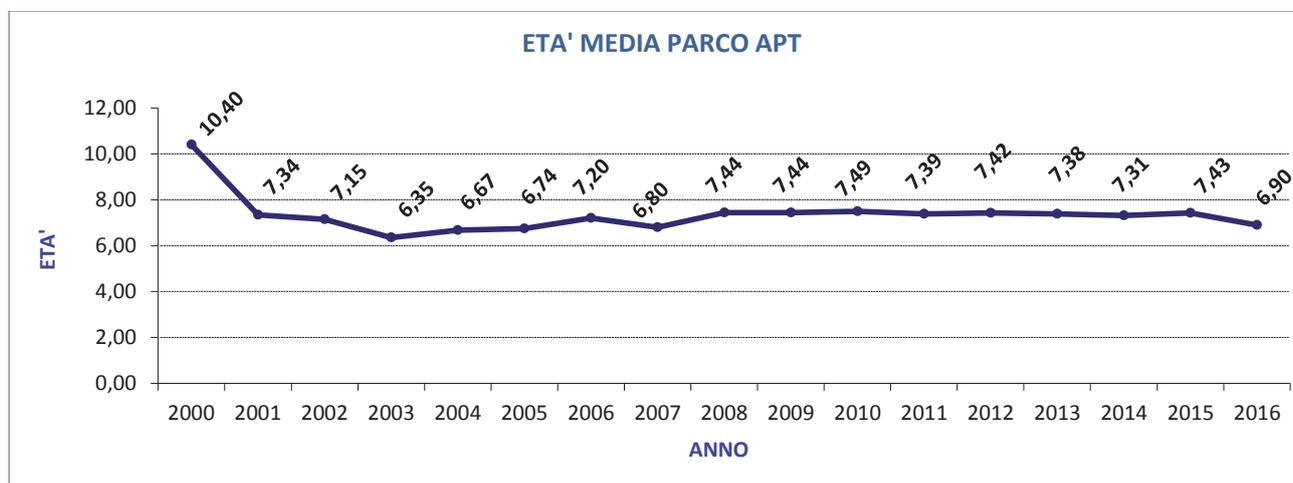
LA GESTIONE AMBIENTALE

GLI INDICATORI DI PERFORMANCE AMBIENTALI

La finalità degli Indicatori di Performance Ambientale è quella di sintetizzare e riclassificare i dati relativi agli aspetti ambientali raccolti dal sistema informativo aziendale. Tali dati forniscono infatti un quadro immediato e rappresentativo della situazione ambientale aziendale, confrontata sia con il contesto temporale e territoriale in cui APT è inserita sia con gli obiettivi e con i traguardi prefissati. Vista l'organizzazione radicata ormai da tempo, non solo sulle politiche ambientali dell'azienda, ma nell'ottica globale di una certificazione integrata UNI EN ISO 9001:2008, UNI EN ISO 14001:2004, BS OHSAS 18001:2007 e UNI EN 13816:2002, i risultati ottenuti nell'ambito dell'impegno ambientale conservano un buon livello di accettabilità.

Vetustà del parco mezzi

L'età media globale del parco mezzi al 31/12/2016 è pari a 6,90 anni.



Utilizzo di mezzi ecologici ed emissioni in atmosfera

L'evoluzione del parco mezzi nel corso degli anni dal punto di vista delle emissioni si può sintetizzare come segue

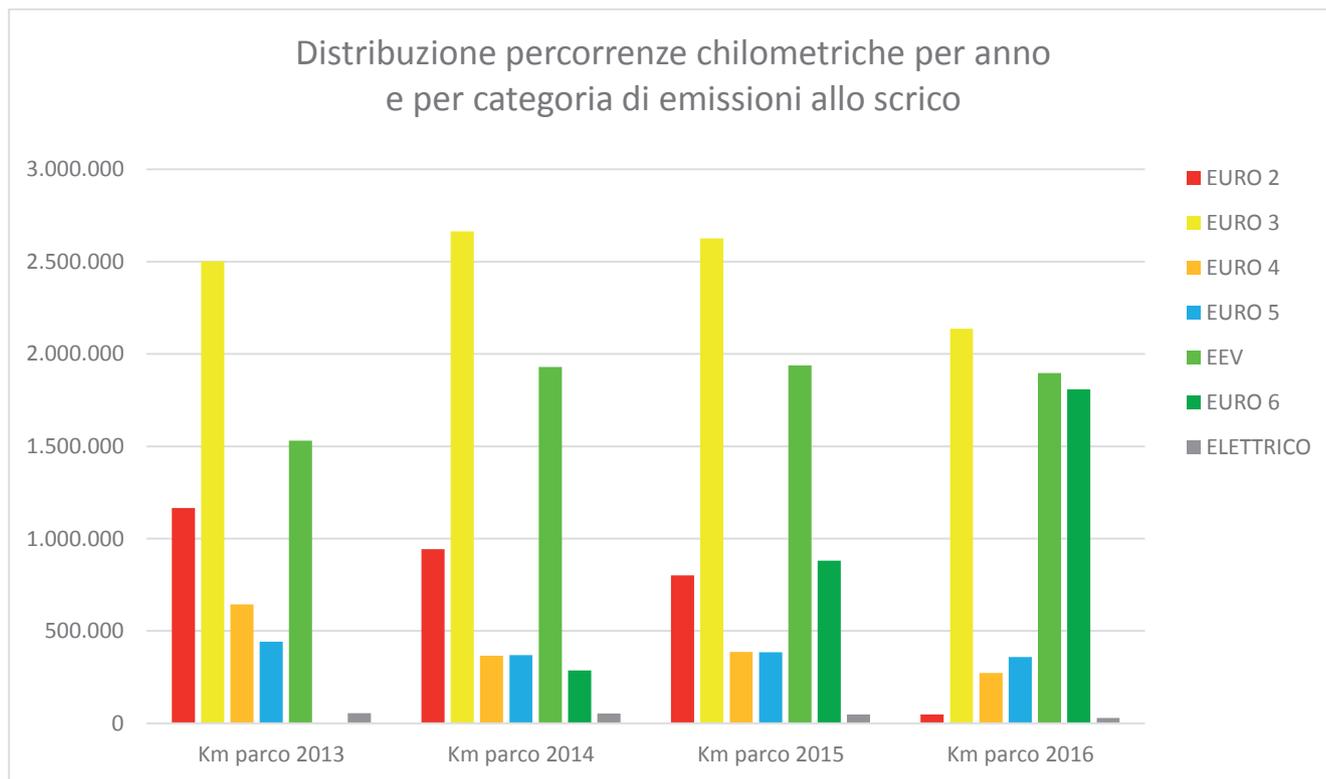
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
PRE-EURO	79	55	47	35	31	26	22	13	10	5	1	0	0	0	0	0	0
EURO 0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
EURO 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EURO 2	37	48	48	48	48	47	47	47	48	46	45	37	29	20	13	6	1
EURO 3	0	13	21	33	37	43	47	51	51	51	51	51	51	51	49	49	44
EURO 4	0	0	0	0	0	0	0	5	7	7	7	7	7	7	7	7	7
EURO 5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	8	8	8	8	8	8	8
EEV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	12	20	29	30	30	30
EURO 6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	15	27
ELETR.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2
Totale	117																

Tot. EURO 3 o SUP.	0	13	21	33	37	43	47	56	58	65	71	80	88	97	104	111	116
% EURO 3 o SUP.	0,0%	11,1 %	17,9 %	28,2 %	31,6 %	36,8 %	40,2 %	47,9 %	49,6 %	55,6 %	60,7 %	68,4 %	75,2 %	82,9 %	88,9 %	94,8 %	99,1 %

Per quanto riguarda l'utilizzo dei mezzi durante il servizio, la suddivisione dei chilometri percorsi, raggruppati a seconda dello standard di emissioni allo scarico è così composta:

Normativa	Km parco 2013	Km parco 2014	Km parco 2015	Km parco 2016	Trend 2016	Previsione 2017
PRE-EURO	0	0		0	=	=
EURO 0	0	0		0	=	=
EURO 1	0	0		0	=	=
EURO 2	1.165.779	943.859	801.797	48.915	↓	↓
EURO 3	2.502.325	2.664.069	2.626.647	2.136.403	=	=
EURO 4	644.024	365.451	386.568	273.111	=	=
EURO 5	442.743	369.846	385.953	359.801	=	=
EEV	1.530.131	1.929.948	1.938.078	1.896.226	=	=
EURO 6	0	286.522	881.466	1.809.166	↑	↑
ELETTRICO	55.855	53.044	48.098	29081	↓	=

Si nota, rispetto alle previsioni dell'anno passato, una ulteriore lieve diminuzione dei chilometri percorsi con mezzi elettrici, dovuta al manifestarsi di fermi macchina per sostituzione delle batterie. Come previsto, e come evidenziato dal grafico seguente, le percorrenze con motori EURO 2 sono diminuite sensibilmente, le percorrenze con motori EURO 3 sono in costante calo; i chilometri percorsi da veicoli EURO 4 sono stati in numero inferiore rispetto all'anno passato poiché l'utilizzo di tali veicoli sulle linee di primo livello va via via scemando; viceversa, l'utilizzo di motori EURO 6 è in forte aumento. Tale trend è previsto anche per il 2017.



Il parco dei mezzi APT “extra TPL” al 31/12/2016 è composto per categoria di emissioni allo scarico come evidenziato alla tabella seguente:

TIPOLOGIA SERVIZIO	STANDARD EMISSIONI	Q.TA'
TURISMO (TOT 6)	EURO 0	-
	EURO 1	-
	EURO 2	-
	EURO 3	2
	EURO 4	-
	EURO 5	4
	EEV	-
TRENINO TURISTICO	EURO 2	1
TRANSFRONTALIERA	EEV	1
SUB-CONCESSIONE	EURO 3	1
SCUOLABUS (TOT 6)	EURO 3	1
	EURO 4	2
	EURO 6	1
	EEV	2

Consumi di energia e risorse

L'analisi dell'andamento dei consumi, raggruppato per tipologia, si può riassumere con le seguenti tabelle:

tipo forn.	sede	tipo sede	kWh 2014	kWh 2015	kWh 2016
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah	sede	4.232	5.066	5.379
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah	deposito	9.942	9.073	8.318
elettricità	Gorizia - P.le Martiri Lib. d'Italia	bigl.-sala cult.	5.614	5.974	5.893
elettricità	Gorizia - Via Marzia	deposito	5.401	5.323	4.687
elettricità	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	sede	9.409	11.045	9.956

(*) nuova sede

In aggiunta ai consumi elettrici evidenziati nella tabella precedente, bisogna tenere conto di quanto consumato per la ricarica dei due autobus urbani elettrici

tipo	sede	autobus	kWh 2014	kWh 2015	kWh 2016
Elettricità per trazione	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	Matr. 279	21.224	19.888	8.823 (*)
Elettricità per trazione	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah	Matr. 280	23.257	20.972	22.329

(*) forte diminuzione per guasto grave alle batterie di trazione

tipo forn.	sede	tipo sede	mc 2014	mc 2015	mc 2016
acqua	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah (sanitaria)	deposito	1.490	1.367	991
acqua	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah (antincendio)	deposito	11	10	10
acqua	Gorizia - Via Marzia	deposito	0	0	0
acqua	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	deposito	969	1.150	1.650

tipo forn.	sede	tipo sede	mc 2014	mc 2015	mc 2016
gas	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah	deposito	11.199	11.527	14.757
gas	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	deposito	4.238	4.846	4.702

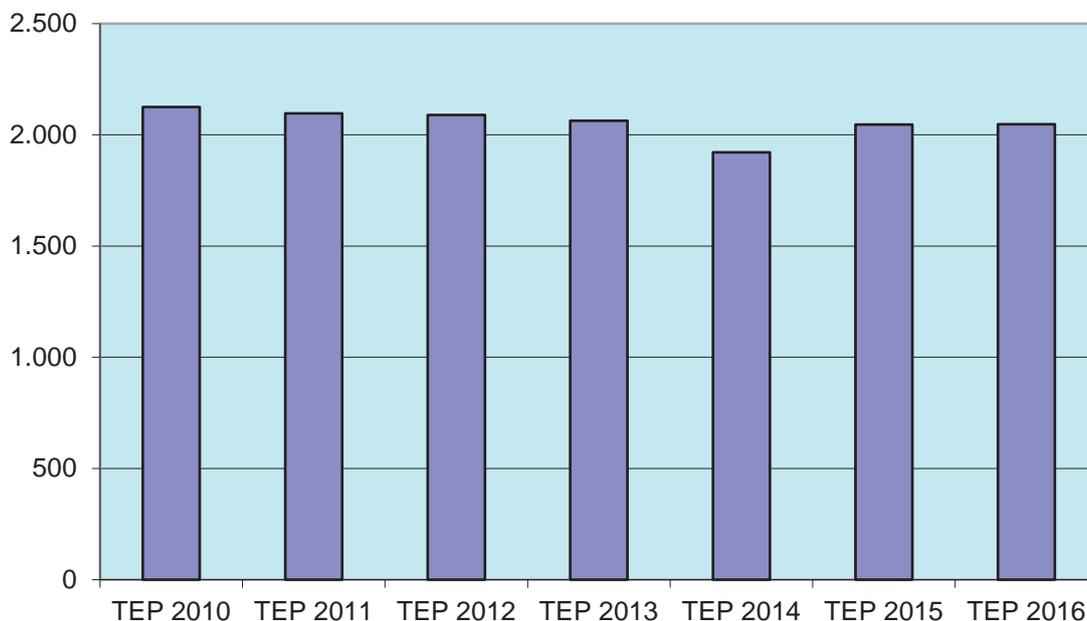
tipo forn.	sede	tipo sede	litri 2014	litri 2015	litri 2016
gasolio	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah	deposito	1.332.411	1.403.861	1.407.727
gasolio	Monfalcone - via della Marcelliana	deposito	766.682	784.073	772.508
gasolio	Distributori esterni	esterno	158.239	154.138	143.926
		TOTALI	2.257.332	2.342.073	2.324.161

Sulla base dei consumi annui di gasolio, energia elettrica e gas, si ottengono i TEP (Tonnellate di Petrolio Equivalente):

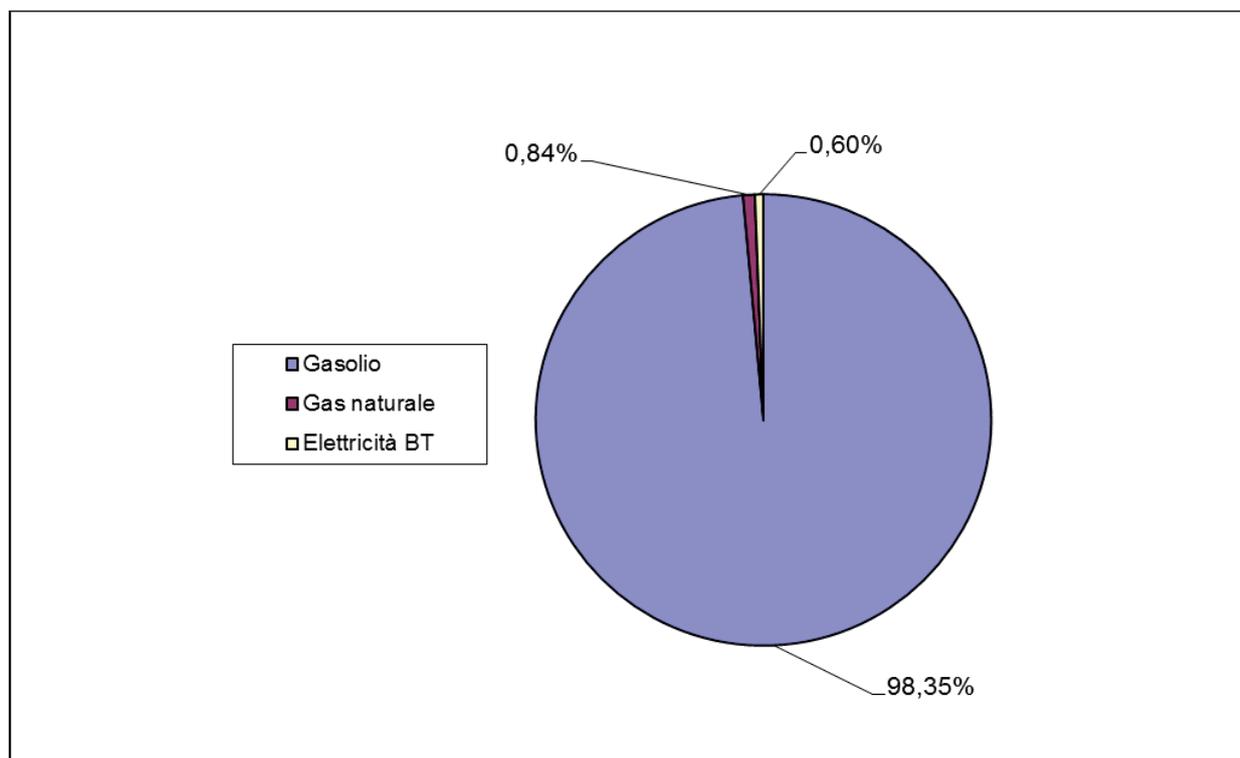
tipologia	TEP 2011	TEP 2012	TEP 2013	TEP 2014	TEP 2015	TEP 2016
TEP	2.096	2.089	2.064	1.921	2.046	2.048

Il superamento della soglia dei 1.000 TEP (dovuti per la quasi totalità al consumo di gasolio per autotrazione), anche per il 2016, ha obbligato l’Azienda a dotarsi di un Energy Manager.

Dopo il valore minimo raggiunto nel 2014, si confermano valori in linea con gli anni precedenti, influenzati principalmente dalle percorrenze chilometriche del parco mezzi e dal conseguente consumo di gasolio per autotrazione.



Nel dettaglio, per quanto riguarda il 2016, i TEP derivano dai seguenti consumi di gasolio, energia elettrica e gas:



Produzione di energia elettrica

L'impianto di pannelli fotovoltaici installato sulla copertura della nuova sede, di potenza nominale pari a 28,3 kW, regolarmente iscritto al GSE con riconoscimento della tariffa incentivante, ha prodotto il quantitativo energetico evidenziato in tabella:

tipo	sede	tipo sede	kWh 2014	kWh 2015	kWh 2016
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah	Sede - fotovoltaico	22.144	17.748	23.892

Si nota, rispetto alla quantità prodotta nel 2015, un aumento che riporta la produzione ad un valore "normale", dovuto a condizioni meteo migliori rispetto all'anno precedente.

Obiettivi di miglioramento

Il raffronto dei risultati ottenuti ed i target per il 2015 sono evidenziati nella seguente tabella:

Fattore di miglioramento	Unità di misura	Situazione 31/12/2015	Situazione 31/12/2016	Target 31/12/2016
Sinistrosità di mezzi trasporto	n° sinistri da circolazione /km. annui percorsi	1 ogni 65.502	1 ogni 75.875	1 ogni 60.000
Vetustà dei mezzi	% mezzi sul totale con meno di 5 anni	41%	47%	47%
	età media parco	7,43	6,90	6,90
Climatizzazione	% mezzi urb. sul totale	100%	100%	100%
Climatizzazione	% mezzi extraurb su totale	100%	100%	100%
Dispositivi speciali	n° bus con indicatori di percorso luminosi	100%	100%	100%
Servizi speciali	n° bus urb.con accesso ribassato	100%	100%	100%
Mezzi attrezzati	n° bus attrezzati con pedana	45	52	52
Dispositivi ed emissioni autoveicoli	veicoli a norma Euro3, Euro4, Euro 5, EEV, Euro 6/totale veicoli	99%	99%	99%

I target per l'anno 2016 sono stati raggiunti e, nel caso dei sinistri, superati ampiamente.

RELAZIONI CON L'UTENZA E CON IL TERRITORIO

APT ha come primo interesse e obiettivo la soddisfazione dei propri utenti, ma come ogni azienda moderna, efficiente, competitiva e soprattutto radicata nel territorio in cui opera, APT considera parte essenziale della sua mission la partecipazione attiva alla vita della collettività. L'Azienda, intesa non più solo come fornitore asettico di un servizio ma come una realtà dinamica che fa parte di una comunità, collabora al suo sviluppo economico e dedica anche risorse ed impegno al benessere sociale. In quest'ottica il capitolo comprende la comunicazione con l'utenza, ma anche quella rete di rapporti con gli interlocutori istituzionali, le associazioni, il volontariato, il mondo della cultura, che sono incentrati su tematiche che vanno oltre la mera "fornitura di servizio di trasporto pubblico su gomma".

RELAZIONI CON L'UTENZA

Il continuo miglioramento del rapporto con l'utenza costituisce da sempre una delle priorità della strategia aziendale di APT. Un impegno testimoniato dalla cura con cui viene progettata, elaborata e diffusa l'informazione sul servizio, ma anche dall'attenzione dedicata all'ascolto dell'utente/cliente, attraverso la gestione delle segnalazioni e le indagini di customer satisfaction e dalla stipula virtuale del patto con i cittadini costituita dalla Carta dei Servizi.

INFORMAZIONI

APT è impegnata ad assicurare la più ampia e chiara informazione sui servizi di trasporto pubblico locale, al fine di favorirne ed agevolarne l'utilizzo.

Per questo scopo APT ha costruito nel tempo una struttura articolata di informazione e contatto con il cittadino, utilizzando sia i canali tradizionali sia gli strumenti telematici, per adeguare forme e contenuti della comunicazione ai diversi segmenti di utenza reale o potenziale.

Numero Verde

Il Numero Verde è uno strumento che fornisce agli utenti informazioni omogenee, chiare, aggiornate ed il più possibile complete, garantendo uniformità ed equità di accesso per tutti.

Gli operatori rispondono da lunedì a venerdì dalle 7.30 alle 19.15 ed il sabato dalle 7.30 alle 13.15; il servizio è operativo anche in caso di sciopero.

Per ottenere una maggiore efficienza e copertura la gestione è affidata ad un soggetto terzo con operatori dedicati e appositamente formati per fornire all'utenza sia le informazioni sul servizio e sulle tariffe che la necessaria assistenza in caso di reclami.

Pubblicazioni

Ad ogni cambio orario (estate, autunno) vengono distribuiti gratuitamente presso le biglietterie, i punti vendita ed anche direttamente a bordo degli automezzi le pubblicazioni contenenti gli orari dei servizi erogati che si differenziano per tipo di servizio ed area geografica.

Inoltre ad ogni cambio orario viene predisposto un inserto riepilogativo di tutti i servizi di trasporto pubblico locale distribuito con il maggiore quotidiano locale.

Tipologia pubblicazione	N° copie stampate ESTATE 2016	N° copie stampate INVERNO 2016/2017
Servizio urbano Gorizia	8.800*	8.800*
Servizio urbano Monfalcone	8.000	8.000
Servizio Grado urb+extra	15.000	3.000
Servizio extraurbano	7.000	8.000
Linea 51+Aeroporto	11.000	16.000**
Linea Marittima	30.000	-

* = 800 copie in lingua slovena

**= prima stampa 5.550 copie, seconda stampa in conseguenza del cambio orario voli Aeroporto 10.500 copie

Tutte le pubblicazioni inerenti gli orari vengono elaborate anche a livello grafico dagli operatori interni appositamente formati. Tale intervento consente di ottimizzare i tempi di realizzazione e produce un notevole risparmio in quanto la gara per la fornitura del materiale informativo è basata sui puri costi di stampa.

A bordo dei mezzi

All'interno di ogni autobus urbano ed extraurbano sono affisse le tariffe dei titoli di viaggio, il regolamento di vettura e, solo nei bus urbani, gli avvisi relativi alle modifiche del servizio di carattere temporaneo.

Ogni mezzo è dotato di un contenitore dove vengono collocate le varie pubblicazioni con gli orari APT e di una cassetta per la raccolta di reclami e suggerimenti.

In seguito all'attivazione del sistema AVM, alcuni bus sono dotati di apparecchiature elettroniche che offrono ulteriori informazioni all'utenza tramite dispositivi video (solo bus urbani) ed audio che indicano la "prossima fermata".

Sito Internet e Newsletter

Il sito www.aptgorizia.it rappresenta uno dei canali più importanti per la comunicazione con gli utenti, con i cittadini, con le istituzioni.

In particolare già dalla homepage con l'introduzione di 3 riquadri-teaser viene data particolare evidenza agli avvisi più importanti per i servizi "Extraurbano" ed "Urbano".

Mediante lo scorrimento a rullo con gli abstract degli avvisi attivi per ogni servizio l'utente ha un'immediata visione di eventuali modifiche sulla linea interessata; se lo desidera può approfondire l'argomento cliccando sull'abstract per visualizzare il dettaglio con la descrizione completa dell'avviso ed eventuali pdf allegati.

La terza sezione è dedicata alla "Bacheca" dove vengono inseriti avvisi di carattere generale come gli scioperi o promemoria utili per l'utenza come la scadenza degli abbonamenti o la pubblicazione di nuovi servizi.

In home page, inoltre, è presente un modulo showreel con immagini in successione/dissolvenza per la comunicazione chiave di campagne informative, avvio di servizi etc.

Il costante upgrade del Content Management System (CMS) ha portato ad un ulteriore miglioramento della gestione del sito da parte degli operatori interni dell'azienda, sia nella creazione ed aggiornamento delle sezioni e delle relative pagine che nella pubblicazione quotidiana degli avvisi per gli utenti e per gli iscritti all'area riservata.

Il sito è visibile e consultabile anche sui dispositivi mobili tipo smartphone e tablet, pur non avendo ancora un'applicazione dedicata. Nel 2016 non sono stati effettuati interventi particolari di restyling o aggiornamento, ritenuti non opportuni considerate le previste scadenze relative alla gara per l'affidamento del servizio di TPL su base regionale.

Paline di fermata

Le paline APT sono collocate in corrispondenza di ogni fermata urbana ed extraurbana. Nel quadro orario sono indicate le linee in transito, l'orario di passaggio, le rivendite più vicine dove poter acquistare i titoli di viaggio ed altri dati utili. Al palo di fermata vengono anche affissi gli eventuali avvisi in caso di deviazione di percorso o modifica temporanea di orario.

Nei comuni e/o frazioni in cui è presente la minoranza slovena le tabelle-orario vengono affisse anche in lingua slovena.

Paline telematiche

5 postazioni strategiche a Monfalcone (Piazza Unità, Via Valentinis, Via Pocar, San Polo interno e Stazione) e 2 a Gorizia (Corso Italia) sono dotati di paline telematiche che indicano in tempo reale i minuti di attesa necessari per ogni bus in arrivo nella specifica fermata; questo tipo di informazioni si rivelano particolarmente utili nei punti di interscambio fra più linee del servizio urbano e fra servizio urbano ed extraurbano.

Pensiline con bacheche

Rispetto al 2015 il numero delle fermate allestite con pensilina e bacheca informativa è aumentato arrivando a 264 posizioni.

Il progetto, avviato per rendere gli spazi informativi APT più agevoli e comprensibili, è proseguito con il posizionamento di ulteriori pensiline dotate di bacheca, all'interno delle quali l'utente trova tutte le informazioni necessarie per un corretto utilizzo dei servizi APT (tariffe, regolamento di vettura, promozioni, avvisi, mappe della rete sia urbana che extraurbana). Diversi interventi sono stati effettuati per ammodernare arredi già esistenti e dotare le pensiline di impianto di illuminazione. In particolare a Ronchi dei Legionari è stata sostituita la pensilina base con una più in linea con il nuovo restyling dell'arredo urbano di Piazza Unità.

In particolari punti strategici sono presenti delle bacheche autonome di ampia dimensione per un'informazione più completa: Aeroporto, Autostazione di Grado, Area CIP a Gorizia, Monfalcone Via Valentinis e nelle fermate centrali della piazza.

Nelle pensiline presso le fermate con un intenso transito di corse o punto di coincidenza sono stati affissi dei tabelloni riepilogativi contenenti sia gli orari della fermata che le altre disposizioni (regolamento, tariffe, etc.), un tanto per concentrare tutte le informazioni in un unico punto e facilitarne la lettura.

Biglietterie APT

Le Biglietterie APT di Gorizia, Monfalcone e Grado, oltre ai servizi di sportello per la vendita dei titoli di viaggio, sono state allestite come dei veri e propri "info point" dove gli utenti possono trovare tutto il materiale informativo sia per la consultazione, sia da portare con sé, sempre a titolo gratuito.

Gli operatori, inoltre, sono stati tutti formati per offrire assistenza agli utenti e fornire ogni utile indicazione.

Nell'ottica di un ulteriore miglioramento dei servizi all'utenza nel 2017 è stato previsto un ampliamento dell'orario di apertura delle Biglietterie di Gorizia e Grado nel periodo scolastico, avendo già quella di Monfalcone una copertura adeguata.

In particolare a Gorizia gli sportelli APT del BUS Point saranno aperti nel periodo scolastico fino alle ore 19.00 dal lunedì al venerdì, mentre a Grado l'orario prolungato sarà attivo negli ultimi 5 giorni feriali del mese per consentire un più agevole rinnovo degli abbonamenti.

Campagne promozionali e informative

Aeroporto “Collegiamo casa tua con il mondo” è lo slogan portante della campagna promozionale e informativa dedicata ai servizi per l’Aeroporto che ha visto, dalla scorsa primavera, un vero e proprio restyling di tutta la comunicazione rivolta ai passeggeri in arrivo o partenza dallo scalo giuliano.

E’ stato attivato un monitor informativo a led integrato con la centrale di monitoraggio del sistema “Avm”, con la quale sono in continua connessione tutti i mezzi in servizio. Grazie a questo sistema vengono fornite ai passeggeri informazioni in tempo reale circa la destinazione, gli orari programmati e stimati e la corsia dei servizi in partenza dallo scalo aeroportuale, inoltre è stata rivista anche la segnaletica presente alle fermate dei bus, per fare in modo che le indicazioni riportate su ciascun punto di sosta siano maggiormente e più facilmente fruibili.

A supporto della campagna è stato decorato integralmente un bus extraurbano in servizio sulla linea 51: un modo efficace e diretto per ricordare le ottime connessioni disponibili tra l’aeroporto e le principali località della regione, sia in termini di frequenze, sia di costi, confermando quindi le caratteristiche peculiari del collegamento proposto: *“è conveniente, frequente, comodo”*.

Anche nel 2016 le campagne informative si sono concentrate particolarmente sulla promozione dei servizi estivi e dei titoli di viaggio, oltre che sulle informazioni per viaggiare in regola:

Linea marittima La promozione del servizio estivo “Linea marittima Grado Trieste” è stata effettuata attraverso:

- affissione di un manifesto 70 x100 su tutte le pensiline d’attesa bus della provincia di Gorizia;
- distribuzione nei punti di informazione turistica, nei locali pubblici nelle strutture alberghiere/residence/campeggi; di Grado e Trieste di una locandina informativa (italiano/tedesco/inglese/sloveno) e di un dispenser con gli orari tascabili;
- pubblicazione dell’informativa sui quotidiani locali e su riviste specializzate anche oltre confine oltreché tramite alcuni spot sulle tv locali.

Bici Bus La promozione del servizio estivo “Bici Bus” è stata effettuata attraverso:

- affissione di un manifesto 70 x100 sulle pensiline delle principali fermate della provincia
- distribuzione nei punti di informazione turistica, nei locali pubblici nelle strutture alberghiere/residence/campeggi del flyer informativo;
- pubblicazione dell’informativa sui quotidiani locali e su riviste specializzate.

Abbonamento rete La campagna a favore dell’abbonamento rete è stata rilanciata anche nel 2016 per informare sulla convenienza e la versatilità d’uso di questo titolo di viaggio. L’immagine è stata affissa sulle pensiline APT, sui bus urbani e inserita in diverse pubblicazioni, sia aziendali che di soggetti terzi.

Abbonamento annuale scolastico La promozione dell’abbonamento annuale scolastico inizia nel mese di agosto, con la pubblicazione di inserzioni sui quotidiani e su riviste locali che informano sui vantaggi e le opportunità offerte da questo titolo di viaggio pensato appositamente per gli studenti, arricchite ulteriormente da un pacchetto di convenzioni inerenti il tempo libero (cinema-palestre-librerie) messo a disposizione da alcuni esercizi partner di APT in questa campagna.

Abbonamenti on line A sostegno del progetto e-commerce riguardante il rinnovo degli abbonamenti on line è proseguita la campagna promozionale-informativa sul vantaggio e la comodità di rinnovare il proprio abbonamento comodamente da

casa puntando anche sulla novità introdotta con il regime tariffario in vigore dal 1° gennaio che prevede un ulteriore sconto del 5% su chi rinnova l'abbonamento via web.

A fine 2016 tale modalità di rinnovo si attesta indicativamente in un + 30% rispetto all'anno precedente

"Viaggia tranquillo anche tu. Acquista il biglietto" Il Trasporto Pubblico garantisce il "DIRITTO" della persona alla libera circolazione. Pagare il servizio è un "DOVERE"!

Quello che era il messaggio della campagna di comunicazione di APT a favore del corretto utilizzo del mezzo pubblico e dell'acquisto del titolo di viaggio è diventato ormai uno slogan che accompagna tutto il materiale informativo di APT allo scopo di far diventare patrimonio di tutti il concetto che il Trasporto Pubblico è un bene della collettività che garantisce a chiunque il DIRITTO alla mobilità, quindi acquistare il biglietto prima di salire a bordo si traduce in un dovere sociale. Un diverso atteggiamento compromette, invece, le possibilità di miglioramento della qualità del servizio stesso.

RAPPORTI CON IL CLIENTE/UTENTE

Segnalazioni

La gestione dei reclami e dei suggerimenti rappresenta per APT uno strumento fondamentale: da un lato, consente di migliorare il servizio alla luce delle considerazioni provenienti dall'utente, predisponendo rimedi ed azioni correttive o preventive; dall'altro, permette di migliorare la soddisfazione ed il consenso, diffondendo l'immagine di un'azienda attenta alle esigenze ed ai feedback dei suoi utenti.

I reclami ed i suggerimenti prevedono un trattamento ed una gestione strutturati e codificati da una specifica Procedura del Sistema di Gestione Integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza e Salute.

Nel 2016 è stato sostanzialmente mantenuto il livello di prontezza di risposta ai reclami, già conseguito negli anni precedenti attraverso alcune modifiche procedurali, espresso dalla quantità di pratiche a cui viene fornita risposta entro i primi 5 giorni. La rapidità nel fornire un riscontro all'utenza è uno degli indici maggiormente apprezzati dalla clientela, ed è quindi importante mantenere nel tempo il livello acquisito.

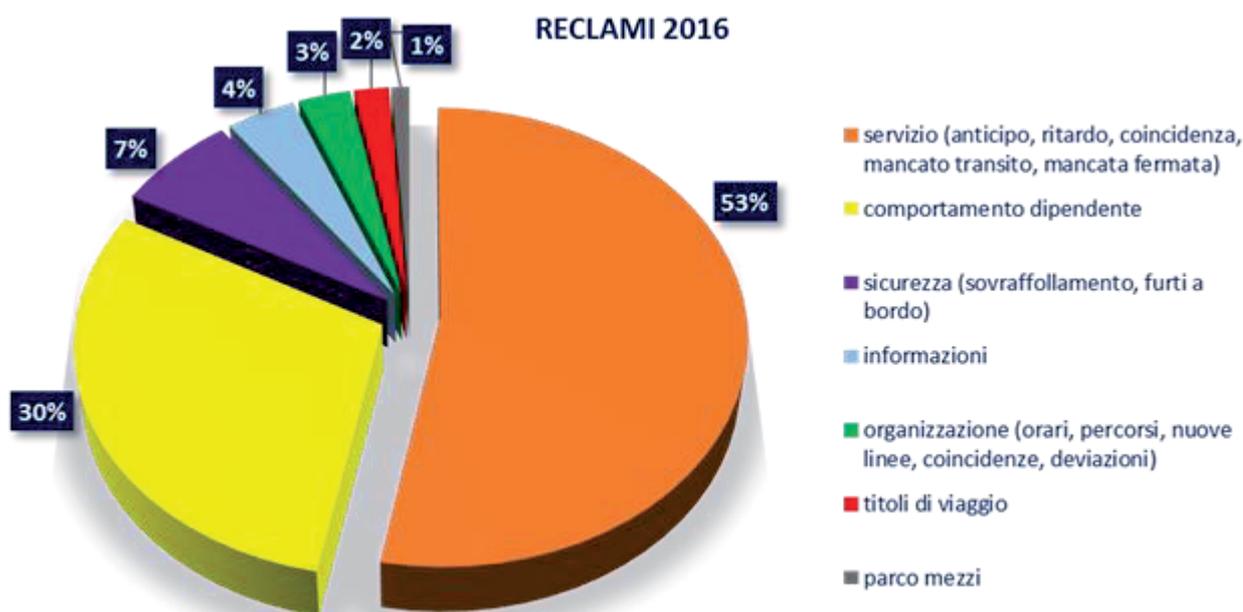
E' leggermente diminuito il tempo medio per la risposta, pur registrando un significativo aumento del numero dei reclami ricevuti. Le risposte fornite oltre scadenza sono circoscritte ai casi in cui sono necessari approfondimenti particolarmente puntuali in ordine al comportamento del personale e che comportano spesso un allungamento dei tempi di conclusione delle indagini interne.

Risposta entro scadenza	135	89%
Risposta oltre scadenza	17	11%
Risposta entro 5 gg.	53	35%
N° giorni medi risposta	8,8	

La tabella mostra un confronto fra la tipologia di reclami ricevuti nel 2015 e nel 2016:

ANNO 2015			ANNO 2016		
servizio (anticipo, ritardo, coincidenza, mancato transito, mancata fermata)	68	57%	servizio (anticipo, ritardo, coincidenza, mancato transito, mancata fermata)	80	53%
comportamento dipendente	35	29%	comportamento dipendente	46	30%
organizzazione (orari, percorsi, nuove linee, coincidenze, deviazioni)	2	2%	organizzazione (orari, percorsi, nuove linee, coincidenze, deviazioni)	4	3%
infrastrutture (paline, pensiline)	0	0%	infrastrutture (paline, pensiline)	0	0%
titoli di viaggio	4	3%	titoli di viaggio	3	2%
informazioni	1	1%	informazioni	6	4%
sicurezza (sovraffollamento, furti a bordo)	6	5%	sicurezza (sovraffollamento, furti a bordo)	11	7%
parco mezzi	3	3%	parco mezzi	2	1%
totale	119		totale	152	
km tpl	Rec.	KM/R.	km tpl	Rec.	KM/R.
5.518.467	119	46.672	5.559.557	152	36.576

Nonostante la crescita del numero dei reclami pervenuti (152 contro i 119 dell'anno precedente), rimane costante la percentuale delle pratiche in cui il disservizio non viene confermato (45%). Questo a conferma della validità degli interventi attuati sia nell'ambito degli interventi formativi per il personale sia nell'ambito delle relazioni industriali, che hanno puntato ad un ancora maggiore coinvolgimento attivo nel raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio erogato, in particolare per quanto riguarda gli aspetti legati alla puntualità ed al rapporto con la clientela. Azioni, queste, che portano a conseguire risultati nel medio – lungo periodo, ma ne consentono il progressivo e costante consolidamento nel tempo.



Suggerimenti e richieste

Si segnala il sempre significativo flusso di richieste e suggerimenti in merito, ad esempio, all'istituzione di nuove fermate o alla modifica degli orari esistenti. L'Azienda si attiva prontamente per accontentare, ove tecnicamente possibile ed

economicamente sostenibile, le modifiche all'orario di piccola entità; coinvolge inoltre gli Enti preposti per le opportune verifiche tecniche ed autorizzazioni amministrative necessarie all'attivazione di nuove fermate. Nel caso in cui le richieste non possano essere immediatamente accolte, vengono comunque analizzate al momento della progettazione degli orari stagionali o in caso di modifiche organizzative. A tutte le istanze viene fornita, in ogni caso, risposta scritta.

Gestione oggetti rinvenuti

Anche la gestione degli oggetti rinvenuti a bordo dei bus o nelle strutture aziendali costituisce un capitolo nelle relazioni con l'utenza. Nell'anno 2016 sono state registrate 238 segnalazioni di smarrimento di oggetti di "valore" tra cui portafogli, documenti, telefoni cellulari, lettori MP3, macchine fotografiche, pc portatili, mazzi di chiavi, orologi, gioielli, ecc..

Oggetti rinvenuti a seguito di richiesta utente e ricerca: in seguito a ricerca, sono stati rinvenuti 88 oggetti che è stato possibile restituire ai legittimi proprietari; 150 richieste hanno avuto esito negativo.

Oggetti rinvenuti direttamente dal personale: sui mezzi aziendali urbani ed extraurbani e presso aree ed infrastrutture aziendali sono stati rinvenuti dal personale 134 oggetti di "valore". Degli oggetti custoditi 88 sono stati ritirati dal legittimo proprietario mentre 56, vista la non richiesta e/o l'impossibilità di rintracciare il proprietario, una volta scaduti i sette giorni di custodia previsti dalla procedura, sono stati consegnati alla Polizia Municipale.

Customer Satisfaction e Mystery Client

Dal mese di luglio 2012 APT è in possesso della Certificazione in base alla norma UNI-EN 13816:2002 (vedi capitolo dedicato).

La norma ha lo scopo di stabilire i requisiti per la definizione e determinazione degli obiettivi e per la misurazione della qualità del servizio nell'ambito del TPP (trasporto pubblico di passeggeri), fornendo una linea guida per la selezione dei relativi metodi di misurazione.

Si tratta di certificazione di servizio: pertanto è il *servizio* e non il fornitore dello stesso a essere conforme alla norma.

La certificazione secondo la UNI EN 13816:2002 implica che l'organizzazione nell'ambito del proprio sistema di gestione per la qualità assicuri il rispetto dei criteri qualità e relativi sotto-livelli, individuando specifiche misure di soddisfazione e metodi di misurazione.

La norma suggerisce tra le misure per la prestazione dei servizi, oltre alle tradizionali indagini sulla soddisfazione del cliente (ISC) e alle misurazioni dirette della prestazione (MDM), anche le indagini *cliente misterioso* (ICM) basate il più possibile su osservazioni obiettive effettuate da osservatori in incognito opportunamente addestrati.

ICM – MYSTERY CLIENT

Il presupposto base del Mystery Client (cliente misterioso) è che il bene più prezioso di un'azienda è costituito dalla propria clientela. Il Mystery Client infatti:

- Valuta efficienza, competenze tecniche e qualità del servizio ai clienti/utenti;
- In un'ottica di monitoraggio è efficace strumento per migliorare il modo in cui l'universo dei clienti/utenti è trattato dal personale;

- Informa l'azienda sulla corretta applicazione delle direttive aziendali, delle regole, sul corretto mantenimento delle infrastrutture (bus, fermate, agenzie...);
- Misura i mutamenti nel tempo del servizio offerto alla clientela.

Quella del Mystery Client per il Trasporto Pubblico Locale è una metodologia di ricerca non intrusiva che consiste nell'inviare nelle agenzie, a bordo dei mezzi, presso le fermate, persone selezionate ed istruite che chiederanno un'informazione, saliranno a bordo dei mezzi, non svelando la propria identità e comportandosi come normalissimi utenti del servizio.

Nella realtà esse, conoscendo in anticipo e nel dettaglio ciò che si deve valutare, osservano come si presenta il luogo di rilevazione e come si comporta il personale. Al termine della visita compileranno un questionario circa l'esperienza compiuta.

Il Mystery Client consente di calarsi completamente nella prospettiva del cliente medio, per capire cosa effettivamente accade quando esso usufruisce dei servizi e/o chiede un'informazione al personale preposto.

Il Progetto di Mystery Client svolto da Quaeris per APT utilizza una metodologia e strumenti testati sul campo da diversi anni e per diversi clienti del settore del Trasporto Pubblico Locale.

Il metodo prevede una ponderazione degli indicatori, analizzando gli elementi di soddisfazione dei clienti relativi alle agenzie (biglietterie/rivendite) , ai mezzi, alle fermate e al personale.

Viene qui di seguito presentata l'elaborazione finale dei dati dell'indagine, al fine di individuare in modo immediato i punti di forza e di miglioramento dell'azienda.

Sintesi risultati BUS E FERMATE

Sono state complessivamente compiute 678 rilevazioni e il dato complessivo di conformità si attesta sul valore di 96,3.

	N° Rilevazioni	N° Non Conformità	% conformità
Stato pulizia delle fermate	115	6	94,8
Informazioni al punto di fermata	115	0	100,0
Informazioni a bordo autobus	112	1	99,1
Accoglienza/attitudine commerciale	112	1	99,1
Pulizia degli autobus	112	12	89,3
Puntualità	112	5	95,6
COMPLESSIVO	678	25	96,3

Stato di pulizia delle fermate

Il valore di conformità complessiva registrato è conforme e pari a 94,8%.

Nelle foto delle slide seguenti vengono riportati alcuni esempi di non conformità relative allo stato di pulizia delle fermate.

Informazioni al punto di fermata

Il valore di conformità complessiva registrato è conforme e pari a 100,0% e presenta quindi piena conformità.

Sono stati valutati: visibilità/riconoscibilità della fermata, logo aziendale, identificazione fermata, elenco delle linee transitanti, orari delle linee che transitano, tabella orari della linea considerata, direzione della linea considerata ed indicazione delle rivendite più vicine

Informazioni a bordo autobus

Il valore di conformità complessiva registrato è conforme e pari a 99,1%, quasi del tutto conforme.

L'unica non conformità è dovuta ad un mezzo che aveva l'indicatore laterale e l'indicatore posteriore spenti.

Sono stati valutati: presenza del numero di call center, indicatore anteriore di linea e di percorso, indicatore laterale di linea e di percorso (solo bus urbani), indicatore posteriore di linea e di percorso (solo bus urbani), presenza delle norme di viaggio, del tariffario e del logo aziendale (esterno), oblitteratrice e display interno (laddove presente).

I rilevatori segnalano molte volte nelle annotazioni che le oblitteratrici presentano orario errato.

Pulizia dei mezzi

Il valore di conformità complessiva è pari a 89,3%.

Accoglienza / Attitudine commerciale a bordo

Il valore di conformità complessiva registrato è conforme e pari a 99,1%.

E' stata segnalata la scarsa riconoscibilità degli autisti, il cui cartellino era spesso non visibile.

Puntualità

Il valore di conformità complessiva registrato relativo alla puntualità è pari a 95,6%.

Sintesi dei risultati BIGLIETTERIA / RIVENDITA

Sono state complessivamente compiute 65 rilevazioni e il dato complessivo di conformità si attesta sul valore di 86,2

	N° Rilevazioni	N° Non Conformità	% conformità
(IN CASO DI BIGLIETTERIA) Informazioni esterne	5	0	100,0
(IN CASO DI RIVENDITA) Informazioni esterne	10	4	60,0
(IN CASO DI BIGLIETTERIA) Pulizia interna	5	0	100,0
(IN CASO DI BIGLIETTERIA) Informazioni all'interno	5	2	60,0
(IN CASO DI RIVENDITA) Informazioni all'interno	10	1	90,0
Accoglienza da parte del personale	15	1	93,3
Gestione della richiesta del cliente	15	1	93,3
COMPLESSIVO	65	9	86,2

N.B.

Nel 2016 non è stata ritenuta opportuna la scelta di aderire all'indagine nazionale, come gli anni scorsi, che metteva a confronto numerose aziende di TPL stante il basso numero di adesioni dell'anno precedente e la scarsità di rilevazioni effettuate per i diversi parametri.

Quindi ci si è indirizzati a rivolgersi a QUAERIS che già aveva prodotto per APT le ICM fino al 2014 e tuttora effettua le indagini di Customer Satisfaction.

CUSTOMER SATISFACTION

Ogni anno APT realizza due indagini sulla soddisfazione degli utenti, un metodo che rappresenta uno strumento utile per il miglioramento continuo della qualità del servizio e per conoscere le aspettative ed i bisogni del cliente/utente.

- una totalmente estiva per testare un diverso target di utenza e introdurre anche quesiti meno legati ai tipici indici di soddisfazione sul servizio;
- una tipicamente invernale e integralmente coerente con le indicazioni espresse dalla Regione Friuli Venezia Giulia per la rilevazione della qualità del trasporto pubblico locale, contenute nell'allegato B allo schema tipo Carta dei Servizi.

Analisi Rilevazione invernale 2016/2017

La rilevazione è coerente con le indicazioni espresse dalla Regione Friuli Venezia Giulia per la rilevazione della qualità del trasporto pubblico locale, contenute nell'allegato B allo schema tipo Carta dei Servizi.

La rilevazione è stata realizzata attraverso la somministrazione di interviste personali presso le fermate degli autobus o a bordo dei mezzi. Complessivamente sono stati intervistati 701 utilizzatori del servizio di Trasporto Pubblico Locale prestato da APT.

La relazione considera la performance di 21 driver, confrontati nel tempo e suddivisi per servizio urbano Gorizia, servizio urbano Monfalcone e servizio extraurbano. Tali driver concorrono alla definizione dell'indice di Customer Satisfaction (CSI).

Gli obiettivi principali che ci si è proposto di perseguire sono i seguenti:

- Misurare la Customer Satisfaction complessiva dei clienti per il servizio erogato;
- Elaborare i dati con presentazione degli indici di Customer Satisfaction;
- Fornire un'indicazione puntuale sugli aspetti verso cui si riversano le aspettative della clientela per un miglioramento degli standard di qualità del servizio.

La rilevazione è negli aspetti metodologico-operativi, conforme agli orientamenti stabiliti dalle norme UNI 11098:2003 e UNI EN 13816:2002.

	Totale	Indice Sintetico di Soddisfazione		Indice Generale di Soddisfazione	
		2015	2016	2015	2016
Interviste realizzate	N = 700		90,4		93,0
Urbano Gorizia	N = 173	90,6	92,0	91,2	94,3
Urbano Monfalcone	N = 175	90,1	91,2	90,5	93,4
Extraurbano	N = 352	89,3	89,1	90,2	90,7

L'INDICE GENERALE DI SODDISFAZIONE è calcolato in base alla risposta ad una domanda diretta:

«In generale nell'ultimo anno il servizio di trasporto offerto da APT nel suo complesso è migliorato, rimasto uguale o peggiorato?»

Il valore è espresso da 0 a 100 e considera le persone che alla domanda rispondono «rimasto uguale» o «migliorato», al netto dei non rispondenti.

L'INDICE SINTETICO DI SODDISFAZIONE è costruito tramite 2 fasi:

- definizione dell'indice di soddisfazione (quota di clienti soddisfatti – valutazione maggiore o uguale a 6 su scala da 1 a 10);
- ponderazione di tali indici di soddisfazione per l'importanza del singolo item misurata in base alle percezioni dei clienti.

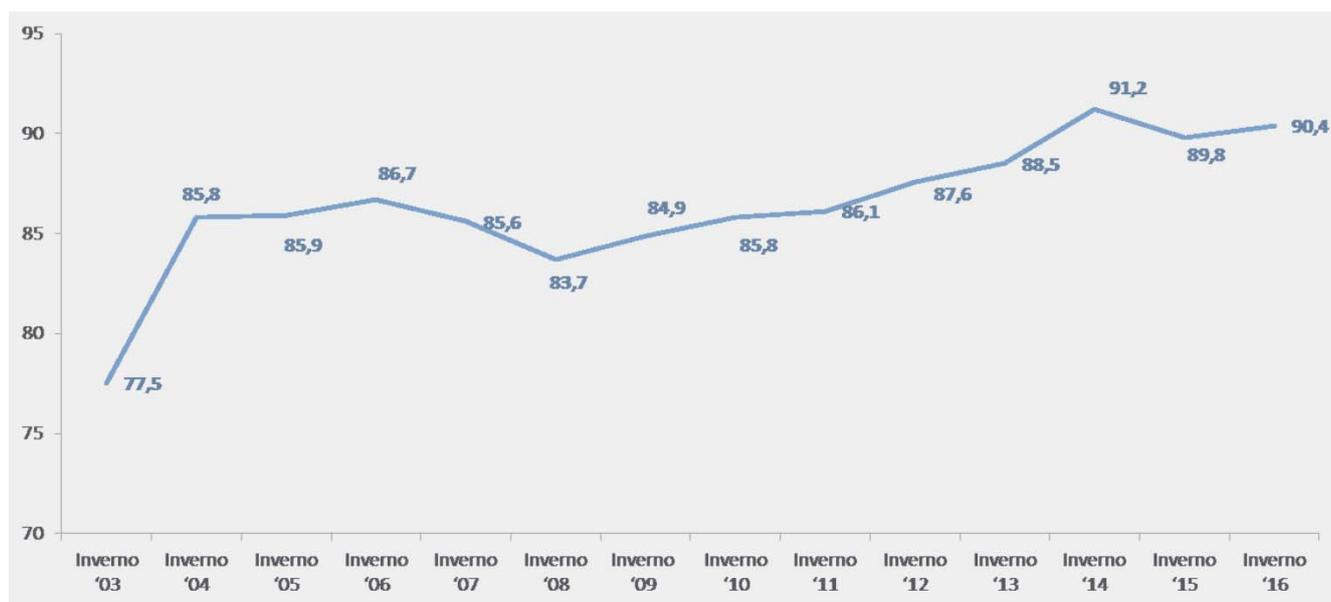
Il valore risultante da queste fasi è espresso su una scala che va da 0 a 100 e sintetizza così i valori di soddisfazione e di importanza attribuiti ai fattori di analisi in un unico valore.

Dall'esame dei valori dell'Indice Generale di Soddisfazione, emerge come esso sia superiore all'Indice Sintetico di Soddisfazione (CSI).

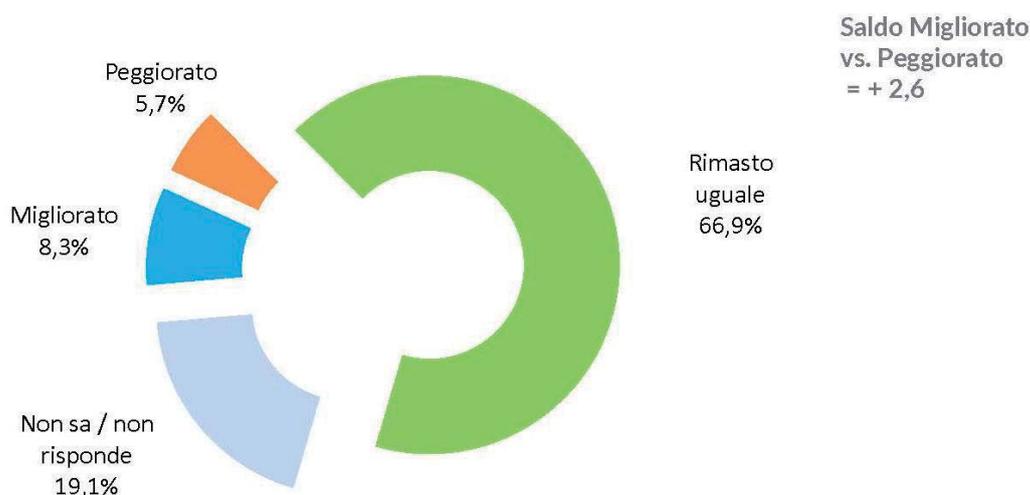
Ciò significa che l'immagine aziendale genera valore aggiunto rispetto alle performance dirette di prodotto e servizio considerate.

Inoltre entrambi gli indici sono in ulteriore miglioramento rispetto al 2015

Confronto temporale



ANDAMENTO DEL SERVIZIO II risultato della domanda: "In generale nell'ultimo anno il trasporto urbano/extraurbano offerto da APT nel suo complesso è:



LA QUALITA' PERCEPITA (Indice di soddisfazione)

L'indice di soddisfazione per ciascun fattore è realizzato considerando i clienti che attribuiscono ai singoli fattori un valore uguale o superiore a 6. L'indice è espresso in centesimi e può, quindi, variare da 0 a 100, dove 0=nessuno soddisfatto e 100=tutti soddisfatti.

Tutti i fattori sono erale tale posizione appare robusta e consolidata, salvo variazioni ,stagionali ed in presenza di eventi inusuali.

I 5 aspetti più graditi risultano essere:

- La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti (96,4)
- La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi (95,8,6)
- L'attenzione di APT per la tutela dell'ambiente (94,4)
- L'affabilità del servizio intesa come continuità e regolarità del servizio (93,1)
- La tempestività di diffusione delle informazioni (92,4)

L'incremento più significativo riguarda la puntualità, dato particolarmente qualificante trattandosi di servizio di trasporto.

Anche le oscillazioni negative di alcuni indicatori sono comunque all'interno di un punteggio di eccellenza come si evince dalla tabella sotto riportata.

Indice di soddisfazione: confronto inverno 2016/17 – inverno 2015/16	2015/16	2016/17	Gap
DISPONIBILITA'			
La frequenza del servizio	86,5	86,4	-0,1
La presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici	91,2	90,2	- 0,1
La qualità dei servizi riservati ai viaggiatori con ridotte capacità motorie	83,6	84,2	+0,6
ACCESSIBILITÀ			
La facilità di reperimento dei titoli di viaggio	89,6	90,9	+1,3
La riconoscibilità della fermata	91,9	92,0	+0,1
INFORMAZIONI			
Il livello di informazione sul servizio prestato	92,7	91,9	-0,8
Le informazioni del servizio in fermata	91,6	91,4	- 0,2
La tempestività di diffusione delle informazioni in caso di anomalie del servizio	94,2	92,4	-1,8
TEMPO			
La puntualità del servizio	85,5	87,9	+2,4
L'affidabilità del servizio intesa come continuità e regolarità del servizio	92,0	93,1	+1,1
CORTESIA			
La cortesia e professionalità del personale viaggiante	92,8	91,6	-1,2
La cortesia e professionalità del personale degli uffici	90,0	91,1	+1,1
La prontezza di risposta ai reclami	88,8	90,5	+1,7
COMFORT			
Il comfort del viaggio, cioè climatizzazione, facilità di accesso	90,5	91,0	+0,5
La pulizia e le condizioni igieniche dei mezzi	90,7	89,2	-1,5
La comodità nell'attesa per la presenza di pensiline e panche confortevoli	89,5	89,4	-0,1
Il livello di affollamento dei mezzi	90,2	91,3	+1,1
Il rapporto comfort/costo del servizio	88,5	89,1	+0,6
SICUREZZA			
La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti	96,5	96,4	-0,1
La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi	94,6	95,8	+1,2

IMPATTO AMBIENTALE			
L'attenzione di APT Gorizia per la tutela dell'ambiente	94,7	94,7	-0,3

INDICE DI SODDISFAZIONE - QUALITA' PERCEPITA



LA QUALITA' ATTESA (Indice di importanza)

L'indice varia da 1 (= per nulla importante) a 10 (= molto importante) e permette di discriminare quali siano le dimensioni principali che il cliente/utente considera nel giudicare la qualità del servizio; tanto più elevato sarà il giudizio di importanza su di un fattore, tanto più un'esperienza positiva sarà in grado di generare soddisfazione nell'utenza.

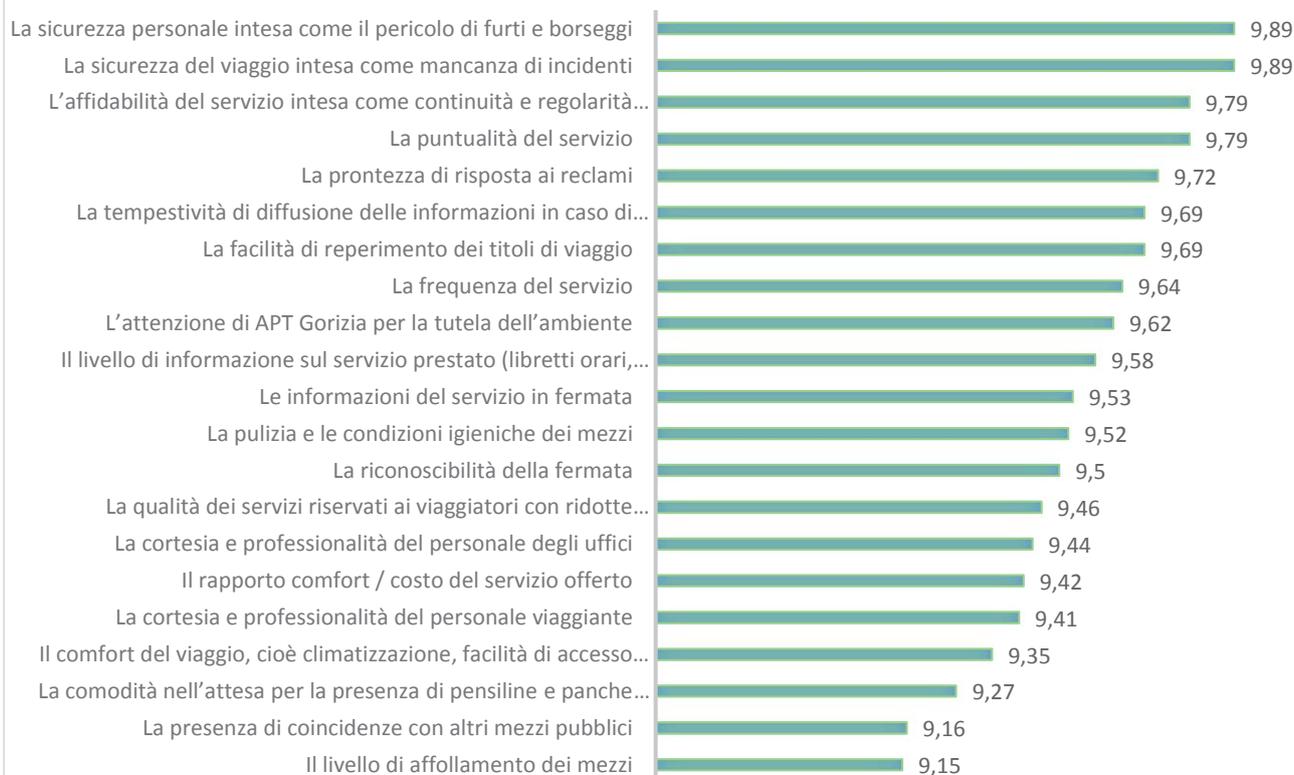
Si calcola sulla base della media del valore di importanza assegnato ai singoli fattori.

I fattori che presentano un alto indice di importanza sono:

- La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti (9,89)
- La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi (9,89)
- La puntualità del servizio (9,79)
- L'affidabilità del servizio (9,79)
- La prontezza di risposta ai reclami

Indice di IMPORTANZA	2015/16	2016/17
DISPONIBILITÀ		
La frequenza del servizio	9,41	9,64
La presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici	9,27	9,16
La qualità dei servizi riservati ai viaggiatori con ridotte capacità motorie	9,53	9,46
ACCESSIBILITÀ		
La facilità di reperimento dei titoli di viaggio	9,36	9,69
La riconoscibilità della fermata	9,33	9,50
INFORMAZIONI		
Il livello di informazione sul servizio prestato (libretti orari, sito web, numero verde)	9,39	9,58
Le informazioni del servizio in fermata	9,43	9,53
La tempestività di diffusione delle informazioni in caso di anomalie del servizio	9,40	9,69
TEMPO		
La puntualità del servizio	9,51	9,79
L'affidabilità del servizio intesa come continuità e regolarità del servizio	9,52	9,79
ATTENZIONE AL CLIENTE		
La cortesia e professionalità del personale viaggiante	9,35	9,41
La cortesia e professionalità del personale degli uffici	9,38	9,44
La prontezza di risposta ai reclami	9,49	9,72
COMFORT		
Il comfort del viaggio, cioè climatizzazione, facilità di accesso (es. pianale ribassato)	9,34	9,35
La pulizia e le condizioni igieniche dei mezzi	9,46	9,52
La comodità nell'attesa per la presenza di pensiline e panche confortevoli	9,21	9,27
Il livello di affollamento dei mezzi	9,18	9,15
Il rapporto comfort / costo del servizio offerto	9,42	9,42
SICUREZZA		
La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti	9,55	9,89
La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi	9,56	9,89
IMPATTO AMBIENTALE		
L'attenzione di APT Gorizia per la tutela dell'ambiente	9,23	9,62

INDICE DI IMPORTANZA - QUALITA' ATTESA



A MAPPA DELLE PRIORITA' DI INTERVENTO

La Mappa delle Priorità d'Intervento fornisce indicazioni operative derivanti dall'analisi di Customer Satisfaction svolta. L'analisi congiunta dei livelli di soddisfazione e dei giudizi di importanza offre un quadro organico delle priorità di intervento per l'azienda.

Nel quadrante in alto a destra (MIGLIORARE) sono evidenziati i driver rispetto ai quali è espressa una valutazione critica e che nel contempo sono ritenuti importanti.

Nel quadrante in basso a destra (CONTROLLARE) sono segnalati i driver che è necessario valorizzare in seconda battuta, in quanto fonte di bassa soddisfazione ma verso i quali è riposta una importanza minore rispetto ai precedenti.

Nel quadrante in alto a sinistra (MANTENERE) sono segnalati i driver di eccellenza, in cui a fronte di una soddisfazione elevata si registra una importanza altrettanto elevata.

Nel quadrante in basso a sinistra (COMUNICARE) sono segnalati i driver ritenuti meno rilevanti ma che comunque soddisfano l'utente. Si tratta comunque di driver da valorizzare, per impedire che ricadano in uno dei quadranti di attenzione.

		SODDISFAZIONE		
		MANTENERE	MIGLIORARE	
IMPORTANZA		La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti	La puntualità del servizio	
		La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi	La frequenza del servizio	
		L'affidabilità del servizio intesa come continuità e regolarità del servizio		
		La facilità di reperimento dei titoli di viaggio		
		La prontezza di risposta ai reclami		
		La tempestività di diffusione delle informazioni in caso di anomalie del servizio		
		L'attenzione di APT Gorizia per la tutela dell'ambiente		
		Il livello di informazione sul servizio prestato		
		COMUNICARE	CONTROLLARE	
		Le informazioni del servizio in fermata	La pulizia e le condizioni igieniche dei mezzi	
		La riconoscibilità della fermata	La qualità dei servizi riservati ai viaggiatori con ridotte capacità motorie	
		La cortesia e professionalità del personale degli uffici	Il rapporto comfort/costo del servizio	
		La cortesia e professionalità del personale viaggiante	La comodità nell'attesa per la presenza di pensiline e panche confortevoli	
		Il comfort del viaggio, cioè climatizzazione, facilità di accesso		
		La presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici		
		Il livello di affollamento dei mezzi		

Rilevazione estate 2016

	Totale	Indice Sintetico di Soddisfazione		Indice Generale di Soddisfazione	
		2015	2016	2015	2016
Interviste realizzate	N = 700	93,5	94,5	94,5	94,9

LINEA MARITTIMA Analisi Rilevazione estate 2016

Come nelle precedenti stagioni estive, oltre ai normali controlli effettuati dall'ufficio titoli di viaggio per verificare la regolarità del servizio e la congruità dei titoli di viaggio emessi, nei mesi di luglio ed agosto si è svolta la customer satisfaction, che ha analizzato i seguenti aspetti:

- definizione dei principali canali di informazione;
- principali motivazioni a viaggiare con il servizio marittimo;

- soddisfazione per le caratteristiche del servizio e soddisfazione complessiva.

I driver della Customer Satisfaction

- La pulizia e le condizioni igieniche
- Il confort del viaggio
- La regolarità del servizio (frequenza e puntualità)
- La disponibilità e cortesia del personale
- L'integrazione con altri mezzi pubblici
- Le aree di attesa

Indicatori analizzati

MEDIA DI SODDISFAZIONE:

Valutazione su una scala da 1 (per nulla soddisfacente) a 10 (molto soddisfacente) della soddisfazione percepita.

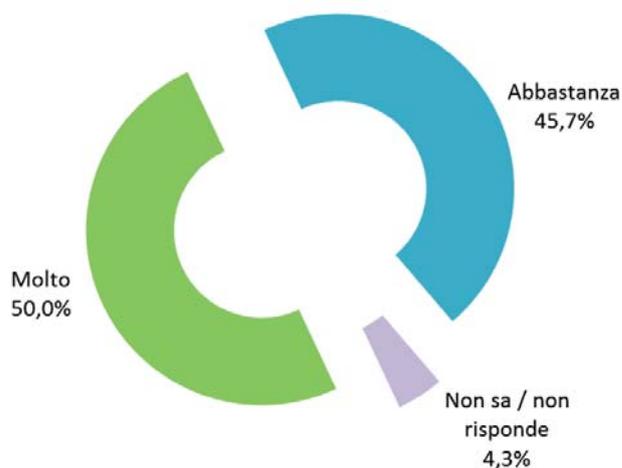
Il valore espresso è una media su scala da 1 a 10.

Domanda: Quanto è soddisfacente a suo parere questo aspetto?

INDICE DI SODDISFAZIONE:

È la quota dei soddisfatti ossia degli intervistati che esprimono un giudizio di soddisfazione maggiore o uguale a 6.

L'indice è espresso in centesimi e può, quindi, variare da 0 a 100, dove 0=nessuno soddisfatto e 100=tutti soddisfatti.



Considerando in tutti i suoi aspetti il servizio di linea marittima prestato da APT quando si considera soddisfatto?

L'indice di soddisfazione per ciascun fattore è realizzato considerando i clienti che attribuiscono ai singoli fattori un valore uguale o superiore a 6. L'indice è espresso in centesimi e può, quindi, variare da 0 a 100, dove 0=nessuno soddisfatto e 100=tutti soddisfatti.

Tutti i fattori sono molto apprezzati: si rilevano

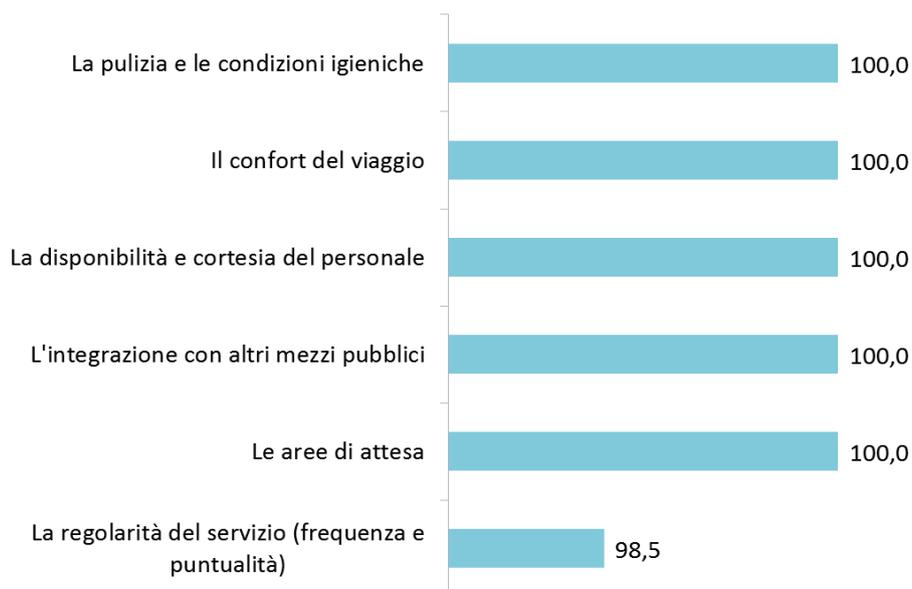
indici pari a 100,0 in tutti i casi, eccetto uno, quello della regolarità del servizio (frequenza e puntualità) [98,5].

A livello generale tale posizione appare robusta e consolidata.

Sul fronte della media di soddisfazione, il movimento è maggiore. Su una scala che va da 1 (per nulla) a 10 (molto), gli aspetti più graditi risultano essere:

- La disponibilità e cortesia del personale (9,17)
- La pulizia e le condizioni igieniche (8,97)

Non ci sono aspetti che vanno al di sotto del valore 8,30.



Carta Servizi

La Carta dei Servizi è nata come strumento di carattere istituzionale con il quale l'azienda erogatrice dei servizi dichiara ai cittadini-clienti gli obblighi a cui si sottopone nella fornitura dei servizi stessi. La veste in cui viene presentata è quella derivante dalla normativa nazionale e regionale, con alcune integrazioni per adeguare il documento alla normativa UNI EN 13816:2002, la cui certificazione è stata conseguita nel mese di luglio 2012.

Pur volendo mantenere questo aspetto formale, APT continua ad arricchire il documento al fine di allargare le opportunità di comunicazione con il cliente e di offrire allo stesso la possibilità di avere una lettura chiara e semplice per fruire dei servizi erogati e per valutare gli stessi. Un'opportunità, quindi, per tenere aperta una linea di comunicazione con i cittadini, per informarli su quanto e come sta operando APT sul territorio, sui progetti futuri, sulle innovazioni previste, sui modi per rendere sempre più facile e confortevole la mobilità dell'area, migliorando così la qualità della vita con una specifica attenzione alla tutela dell'ambiente. La Carta dei Servizi è anche un modo per mantenere e sviluppare un rapporto positivo tra azienda e cliente, non solo assumendo degli impegni ma anche per stimolare un rapporto di collaborazione che abbia come obiettivo la crescita del servizio offerto, tenendo sempre come punto di riferimento per l'intero sistema aziendale la politica della qualità. Sistema aziendale che si è evoluto nel tempo integrando alla certificazione ISO 9001:2008 anche la parte ambientale (UNI EN ISO 14001:2004) la sicurezza OHSAS 18001:2007 e la già citata 13816:2002.

Così come il materiale informativo degli orari anche la Carta Servizi viene interamente elaborata all'interno dell'Azienda con un abbattimento significativo del costo complessivo.

APT E IL TERRITORIO

Come detto in premessa APT non si considera un'entità isolata ma parte integrante dell'ambiente in cui opera e per questo ha incrementato nel tempo una significativa presenza a sostegno di quello che possiamo definire come il "benessere sociale" della collettività, mettendo a disposizione i propri spazi e strutture, aiutando particolari manifestazioni culturali ed attività sportive, collaborando con associazioni di volontariato e con gli enti locali e in generale promuovendo eventi che contribuiscano all'arricchimento culturale e sociale del territorio.

A titolo di esempio citiamo alcuni fra gli interventi più significativi in questo ambito:

La comunicazione mobile

Nel 2016 si è ulteriormente sviluppata l'attività relativa alla comunicazione mobile. APT ha messo a disposizione di enti e associazioni diversi mezzi urbani ed extraurbani per importanti campagne di promozione e comunicazione sociale. Sempre di più l'autobus viene considerato un efficace mezzo per diffondere un messaggio a livello capillare sul territorio.

Fino a fine anno hanno continuato a circolare i bus dedicati all'anniversario della Grande Guerra, quello dedicato alla campagna di comunicazione realizzata dai vincitori del concorso Uniwine per la promozione del Collio, ancora attivo anche nel 2017 il bus dedicato alla campagna a favore dei mezzi di trasporto alternativi all'automobili "Let's go green"

Una novità del 2016 invece è stato il bus urbano di Monfalcone dedicato alla promozione degli eventi culturali e delle varie manifestazioni organizzate dal Comune di Monfalcone nel corso dell'anno con lo slogan "Una città, mille eventi".

Iniziative sociali

APT ha collaborato con il Rotary Club contribuendo a beneficiare 23 studenti meritevoli degli Istituti superiori provinciali con delle "borse-viaggio" che potessero abbattere o annullare il costo dell'abbonamento bus.

Eventi

Nel mese di febbraio APT ha aderito alla campagna "M'illumino di meno" promossa da Caterpillar, trasmissione radiofonica di RAI2 volta a sensibilizzare l'opinione pubblica sulla necessità di risparmiare energia. Nell'ambito delle iniziative realizzate dal Comune di Gorizia anche APT ha collaborato alla giornata in cui è stata data la possibilità di usufruire gratuitamente del trasporto urbano puntando a far conoscere e provare il servizio a chi ancora non lo utilizza.

Alternanza scuola - lavoro

L'alternanza scuola-lavoro, obbligatoria per tutti gli studenti dell'ultimo triennio delle scuole superiori, compresi i licei, è una delle innovazioni più rilevanti della legge 107 del 2015 (La Buona Scuola) e prevede un periodo di permanenza (400 ore per gli istituti tecnici e professionali e 200 ore per il liceo) non solo in imprese e aziende, ma anche associazioni sportive e di volontariato, enti culturali, istituzioni e ordini professionali del territorio che diventano così partner educativi della scuola per sviluppare in sinergia esperienze coerenti alle attitudini dei singoli ragazzi e dei loro profili di studio. Il Progetto/Percorso di alternanza scuola lavoro si articola in moduli didattico-informativi, svolti in classe o in azienda, e in moduli di apprendimento pratico all'interno del contesto lavorativo: lo studente in alternanza non è mai un lavoratore, ma apprende competenze coerenti con il percorso di studi scelto in realtà operative che hanno dichiarato e strutturato la propria adesione.

A seguito di formali richieste e contatti interscambiati, APT nel 2016 ha ospitato in totale 8 ragazzi/e in alternanza scuola/lavoro:

- ISIS “MICHELANGELO BUONARROTI” – MONFALCONE – LICEO SCIENTIFICO E LINGUISTICO

Hanno partecipato 6 studentesse (ospitate in due turni tra la fine di maggio e l’inizio di giugno per un totale di 40 ore ciascuna) che hanno realizzato la loro esperienza nell’ambito dell’Ufficio Relazioni Pubbliche, collaborando, in particolare in virtù del loro profilo scolastico di tipo linguistico, nella predisposizione del materiale informativo riservato all’utenza, ovvero nella traduzione dello stesso in diversi registri linguistici. Le studentesse del Liceo Scientifico sono state altresì inserite in affiancamento all’area Sicurezza e nelle attività di segreteria generale, compresa la sistemazione dell’Archivio cartaceo documentale.

- ISIS “BRIGNOLI-EINAUDI-MARCONI” – ITI MARCONI DI STARANZANO – INDIRIZZO LOGISTICA E TRASPORTI

Hanno partecipato 2 studenti, ospitati in tre sessioni per un totale di 160 ore ciascuno. La loro esperienza, che per profilo scolastico ben si avvicina al settore aziendale, è stata strutturata in due momenti progettuali consecutivi finalizzati a far percepire ai ragazzi la logica di programmazione e realizzazione del servizio di TPL: il primo periodo (tarda primavera) in affiancamento all’Esercizio, il secondo (autunno) presso il Movimento di Gorizia.

Contestualmente, sulla base di documentazione tecnica di servizio, hanno prodotto materiale informativo/illustrativo relativo alle partenze/arrivi, orari e direttrici delle corse scolastiche che servono il loro Istituto (dall’ AS 2016/2017 è in vigore il tempo 5 ndr) e predisposto delle slides sulla normativa del TPL in previsione di un intervento didattico/formativo sull’azienda e sul TPL regionale da tenersi presso l’Auditorium dell’Istituto riservato agli studenti delle classi dell’indirizzo logistico (relatori Ing. Bassanese e Ing. Salateo) programmato per gennaio 2017.

I ragazzi hanno partecipato attivamente anche ad un corso di formazione/aggiornamento destinato a tutto il personale addetto alla manutenzione, relativamente all’*Operare in quota con dispositivi di protezione individuale anticaduta*.

Entrambe le esperienze hanno visto un momento iniziale di tipo didattico/formativo a gruppo riunito condotto dall’Azienda, ovvero una lezione introduttiva sulla normativa di settore, sulla tipologia ed organizzazione aziendale illustrata dalla Dott.ssa Caterina Bolletti e una lezione sulla sicurezza e i rischi afferenti alle varie mansioni lavorative aziendali, con particolare riferimento alle funzioni coinvolte nella fase di alternanza scuola/lavoro specifica per i discenti coinvolti, a cura del RSPP Ing. Giulio Salateo.

Progetto “A scuola di Comune”

Anche nel 2016, con afferenza all’AS 2015/2016, APT ha proseguito la sinergia con il Comune di Gorizia co-organizzando il progetto *A scuola di Comune* grazie al quale i bambini delle scuole dell’infanzia e gli studenti delle scuole primarie e secondarie della città possono recarsi in visita al Palazzo comunale per meglio comprendere *come* funziona la macchina comunale e *cosa* avviene all’interno delle stanze del Municipio. Il ruolo di APT è consistito non solo nel mettere a disposizione i mezzi di trasporto (scuolabus per i bambini delle scuole dell’infanzia e bus di linea urbana per gli scolari delle primarie) ma spiegare attraverso il proprio personale impegnato, l’importanza del servizio pubblico, il suo funzionamento, le sue modalità, il corretto uso (per il bus i bambini sono muniti di titolo di viaggio ndr) in un’ottica di incentivazione del TPL e di sostenibilità, tutto a misura di bambino. In particolare, nel 2016, del servizio hanno usufruito 7 istituti cittadini (6 scuole dell’infanzia e una scuola primaria) incrementando la gratificazione dei risultati in termini di partecipazione per l’intero progetto.

Pacchetto Scuole in gita nel territorio

Nel corso del tempo APT ha maturato una certa esperienza nell'organizzazione di visite sul territorio, predisponendo in collaborazione con diverse associazioni culturali degli itinerari storico/naturalistici in luoghi simbolo, avvalendosi del supporto di accompagnatori qualificati che hanno garantito il successo delle varie iniziative. L'azienda ha quindi elaborato per gli Istituti superiori della provincia una proposta articolata, extracurriculare ma ricollegabile ai programmi scolastici, su percorsi storico/culturali e itinerari naturalistici del nostro territorio, offrendo a ciascun Istituto la possibilità di un'uscita non onerosa a scelta, strutturata in modo tale da potersi svolgere nell'arco di una mattinata. Alla proposta, comunicata con lettera del Presidente ad inizio anno scolastico, hanno aderito nello specifico:

- ISIS "D'ANNUNZIO" – GORIZIA – 15/01/2016 – itinerario *Sacrari, Ossari e cimiteri – La memoria nella pietra*: visita all'area monumentale di Redipuglia, al cimitero militare austro-ungarico di Polazzo, al cimitero civile di Brazzano ed al Sacrario di Oslavia. L'esperto accompagnatore è stato il Sig. Paolo Pollanzi del Gruppo Speleologico di San Martino del Carso
- ISIS "FABIANI" – GORIZIA – 15/03/2016 – itinerario *Memoria al lavoro*: visita alle tracce e siti industriali che hanno caratterizzato lo sviluppo industriale del monfalconese da Sagrado a Panzano, in collaborazione con l'ECOMUSEO – Territori Genti e Memorie fra Carso e Isonzo. L'esperto accompagnatore è stato il Dott. Gianpaolo Cuscunà
- ISIS "BRIGNOLI-EINAUDI-MARCONI" – GRADISCA D'ISONZO – 06/04/2017 – itinerario *Educazione all'ambiente carsico*: visita al Centro didattico naturalistico di Basovizza a cura e in collaborazione con il Corpo Forestale Regionale. L'esperienza, riservata agli studenti di due classi dell'Istituto Agrario, aveva già coinvolto nel mese di dicembre 2015 l'Einaudi e il Marconi di Staranzano, facenti parte dello stesso Comprensivo, in due uscite analoghe
- ISIS "D'ANNUNZIO" – GORIZIA – 21/04/2016 – itinerario *Il Carso in Guerra*: visita al Museo privato "Ricordi della Grande Guerra" di San Martino del Carso ed al Museo all'aperto della zona del San Michele, in collaborazione con il Gruppo Speleologico di San Martino (esperti accompagnatori Sigg.ri Pollanzi e Denitto)

Il Libro delle 18.03 e attività Sala culturale

Anche nel 2016 è proseguita la collaborazione con l'Associazione "IL LIBRO DELLE 18.03": due rassegne in primavera ed in autunno che sono diventate un appuntamento fisso, atteso e seguito da una nutrita schiera di appassionati del "viaggiare nella cultura" e della "cultura in viaggio".

La formula di combinare gli eventi nella Sala culturale APT con le letture itineranti a bordo di un bus, mescolando autori di fama nazionale con esponenti della cultura regionale, si è rivelata vincente e ha attirato l'interesse di un crescente numero di estimatori, allargando anche la collaborazione con nuovi sponsor e sostenitori.

Gli incontri di aprile hanno avuto come protagonisti: per Giovedì in Sala Pino Roveredo, Riccardo Bellandi, Flavio Santi, Pierluigi Battista e Roberto Costantini. I Sabato in Bus hanno visto protagonista la Biblioteca Guarneriana di San Daniele del Friuli, il Museo ferroviario di Trieste contappa a Muggia vecchia ed infine la tradizionale uscita oltreconfine verso la Parezana.

L'edizione d'autunno ha ospitato in Sala APT Fulvio Ervas, Piergiorgio Pulixi, Elena De Vecchi, Paolo Rumiz e Massimo Carlotto. Più due fuori programma con Cristina Cristofoli e Silvia Blason Scarel.

I Sabato in bus hanno previsto delle uscite al Villaggio del Pescatore ad Aquileia e Grado e a Hrastovlje nell'Istria slovena.

Come da tradizione, inoltre, nel corso dell'anno APT è stata a fianco di Enti, Istituzioni, Università, Pro Loco in diverse manifestazioni cittadine organizzando i servizi di navetta (anche con trenino stradale).

Anche nel 2016 è stato costante il sostegno ad associazioni sportive e culturali tramite sponsorizzazioni e contributi sotto forma di pubblicità.

Per quanto riguarda le società sportive si è cercato di privilegiare le attività dei diversi settori giovanili, dal calcio al basket, dal volley al baseball, in quanto, aldilà dei risultati agonistici, hanno uno scopo più prettamente sociale di partecipazione nella formazione non solo sportiva dei ragazzi.

Anche in campo culturale è prevalso lo stesso spirito: infatti oltre alle già citate manifestazioni di un certo rilievo, l'azienda si è impegnata a sostegno di formazioni giovanili.

Infine, man non meno rilevante socialmente, l'appoggio al volontariato come le campagne a fianco di SOS ROSA, Lega Ambiente e ANMIC, ADVS, LILT.

TITOLI DI VIAGGIO

ANALISI DELLE VENDITE

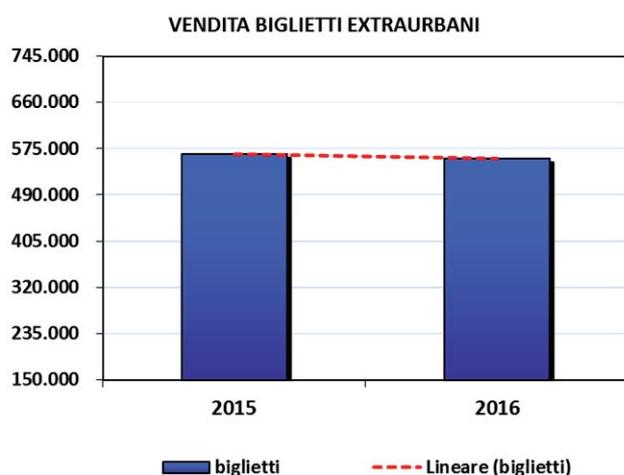
L'andamento di vendita dei titoli di viaggio nel corso del 2016, evidenzia una sostanzialmente tenuta sia del servizio extraurbano che del servizio urbano. Per analizzare meglio i dati rilevati si prendono in esame i singoli servizi, al fine di porre l'attenzione sulle peculiarità di ogni settore.

Servizio extraurbano

Il settore extraurbano chiude il 2016 evidenziando un andamento pressoché invariato rispetto al 2015 nei valori presi in

esame nell'analisi delle vendite, registrando uno scostamento percentuale pari a:

- numero passeggeri trasportati: **+4,59 per cento riconducibile ad una sostanziale influenza del MIX tariffario dettata da un'ulteriore incremento degli abbonamenti;**
- introiti da traffico: **-1,05 per cento in contrapposizione con l'aumento dei passeggeri, in virtù del mancato aumento delle tariffe e la contestuale rilevazione di cui sopra. Il dato inoltre risulta parzialmente influenzato anche dall'acquisto on-line che prevede uno sconto del 5% sulla tariffa ordinaria.**

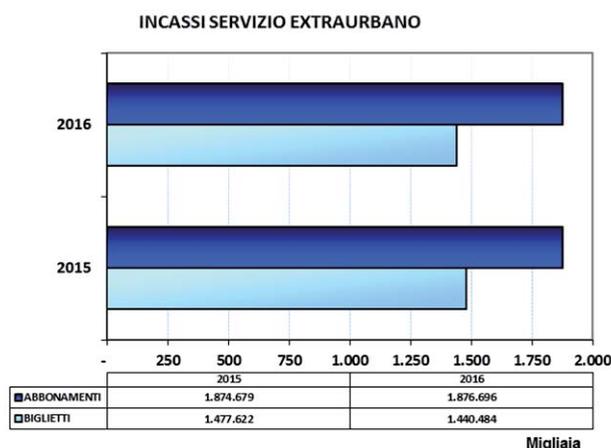


Nella comparazione con il biennio 2015/2016, i biglietti venduti hanno registrato una leggera flessione rispetto all'esercizio precedente con un numero totale di **titoli di corsa semplice pari a 557.322 unità**. Per gli abbonamenti invece si ritiene opportuno procedere con una disamina per tipologia, per meglio spiegare **l'incremento del 1,17 per cento nella totalità degli abbonamenti venduti**.

Negli **abbonamenti mensili corse illimitate e mensili 5gg settimanali** si rileva un trend in aumento soprattutto nella prima tipologia. Così come già evidenziato nel corso del 2015, anche per l'esercizio in esame gli **abbonamenti mensili 3 giorni settimanali** registrano un notevole aumento. L'incremento è giustificato dal fatto che, non sono più strettamente legati ad un'utenza di lavoratori, ma, come definito dalla delibera Regionale, tale abbonamento può essere sottoscritto liberamente e senza vincoli da tutti gli utenti che ne facciano richiesta.

Per quanto concerne gli **abbonamenti quindicinali, siano questi a validità illimitata che 5gg settimanali**, il dato che ne emerge è sostanzialmente in linea con i titoli a base mensile.

Sui **titoli di viaggio integrati APT/TT** continuiamo a riscontrare un alto gradimento da parte dell'utenza. Si chiude il 2016 con un **totale di 2.069 abbonamenti venduti, di cui il 65,05 per cento concentrato sulla fascia 5, la cui principale tratta di riferimento è Monfalcone-Trieste**. Si riscontrano inoltre diversi casi di utenti residenti a Duino che sottoscrivono un abbonamento con origine Monfalcone, per ampliare così le possibilità di spostamento, potendo usufruire del titolo di viaggio anche per attività non prettamente legate al lavoro e alla scuola.



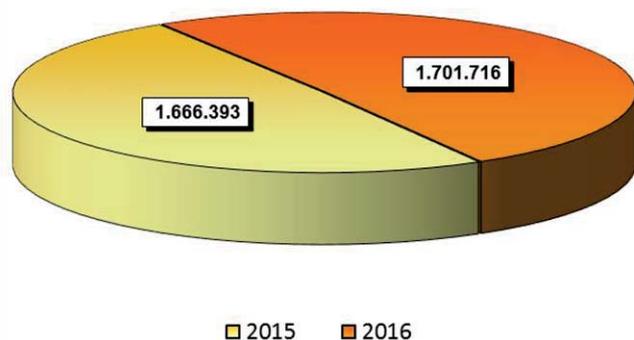
Per questa specifica tipologia di abbonamento, l'ampliamento del piano tariffario, introdotto nel 2011 con le partenze dall'Aeroporto FVG, da Ronchi dei Legionari e da Monfalcone, contribuisce ad incrementare il bacino di utenza, in quanto diversi fruitori di altri servizi sono stati invogliati a sottoscrivere questi titoli, sia per la scontistica applicata pari al 20% (es. abbonamento Sistiana – Trieste integrato con una linea urbana di Trieste pari ad euro 61,20 contro gli euro 76,50 pari alla somma dei singoli titoli a prezzo pieno) che per la possibilità di

raggiungere agevolmente la destinazione finale con un unico documento di viaggio.

Inoltre, per avvicinarsi quanto più possibile alle esigenze degli utenti, nell'ambito del rinnovo della convenzione in essere tra APT e Trieste Trasporti, sono state ampliate le possibilità di transfer nell'ambito delle fasce chilometriche del piano tariffario già approvato, permettendo così di collegare anche altre località servite dalle linee che hanno come capolinea Trieste, come ad esempio Staranzano (direttrice linea E21) e Fogliano (direttrice linea E51).

Servizio urbano

PASSEGGERI TRASPORTATI SERVIZIO URBANO



Per quanto concerne il **servizio urbano**, andando ad analizzare la quantità totale di titoli venduti nell'ambito delle tre aree urbane servite da APT, si evidenzia un aumento del **3,55 per cento** negli abbonamenti e del **2,63 per cento** nei biglietti, mentre il numero di passeggeri trasportati registra complessivamente un incremento del **2,12 per cento**. Nel **Servizio di Monfalcone-Ronchi-Staranzano** si riscontra un aumento del **15,52 per cento** nelle sottoscrizioni degli abbonamenti mensili e quindicinali, con una sostanziale stasi nei titoli annuali. A conferma del dato positivo registrato tra la clientela fidelizzata,

anche i biglietti urbani registrano un aumento superiore al **15,00 per cento**. Questo risultato è riconducibile ad una politica di maggior controllo a bordo mezzo da parte dei verificatori aziendali affiancati anche dagli agenti esterni della ITALPOL, al fine di monitorare e dare un segnale forte ai fruitori del servizio.

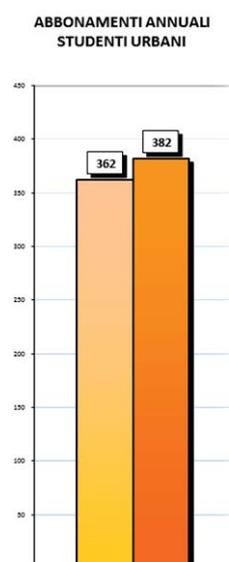
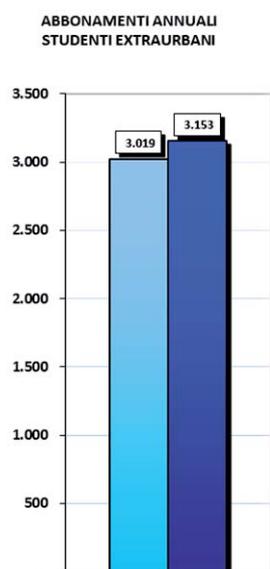
Il **Servizio di Gorizia** nel 2016 registra un importante incremento **sia nei biglietti che negli abbonamenti ordinari segnando un aumento complessivo del 20,00 per cento**. Grazie anche alla maggior scontistica, rilevanza ottiene il titolo integrato APT urbano/extraurbano, che ha trovato maggior riscontro tra le famiglie degli studenti dell'Isontino, evidenziando un trend positivo rispetto alle campagne degli anni scolastici precedenti. I dati particolarmente positivi rilevati nell'arco del 2016

trovano spiegazione oltre che nell'intensificazione dei controlli a bordo mezzo, anche nel ripristino della normale viabilità all'interno del circuito cittadino. Negli anni precedenti i percorsi alternativi e le fermate sostitutive hanno evidentemente influito sull'utilizzo dei mezzi sia da parte della clientela fidelizzata che dei fruitori occasionali, che hanno optato per altre soluzioni per i transfer in città.

Il **Servizio di Grado** mostra negli abbonamenti un andamento stabile rispetto all'esercizio precedente, mentre il dato finale delle vendite dei biglietti ha registrato un incremento superiore al **22,00 per cento**. Tale aumento trova riscontro soprattutto nei mesi estivi, in concomitanza con il periodo di maggior afflusso di turisti nella cittadina balneare.

Si sottolinea nuovamente che l'intensificazione del servizio di controlleria ed il supporto di agenti esterni per le verifiche a bordo, ha di fatto influenzato in modo sostanziale gli incrementi sulle vendite dell'intera rete servita.

Il titolo di viaggio agevolato per le categorie protette rimane sostanzialmente invariato in tutte le tre aree urbane servite da APT, chiudendo il 2016 con un totale di 965 unità di cui 138 con accompagnatore, registrando una flessione del **-0,90 per cento** sul totale dei titoli sottoscritti.

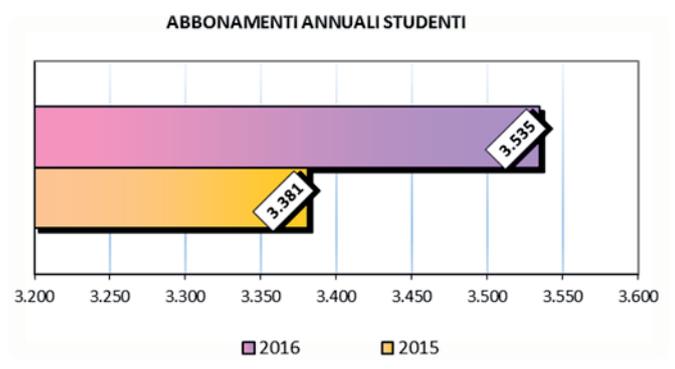


La campagna abbonamenti annuali scolastici 2016/2017 si è conclusa con un aumento del **4,55 per cento** rispetto all'anno precedente, registrando un totale di 3.535 sottoscrizioni, contro le 3.381 della campagna 2015/2016. I ricavi hanno evidenziato un incremento del **1,17 per cento** nel servizio extraurbano ed del **1,20 per cento** nel servizio urbano.

APT, sempre vicina alle famiglie, ha concesso anche quest'anno la possibilità di dilazionare il pagamento degli abbonamenti annuali studenti. Va detto che **oltre il 71 per cento degli utenti ha optato per la rateazione del titolo annuale**.

All'incremento dei titoli annuali legati agli studenti, dopo la performance particolarmente positiva del 2014 con un aumento del 42,90 per cento delle sottoscrizioni degli abbonamenti

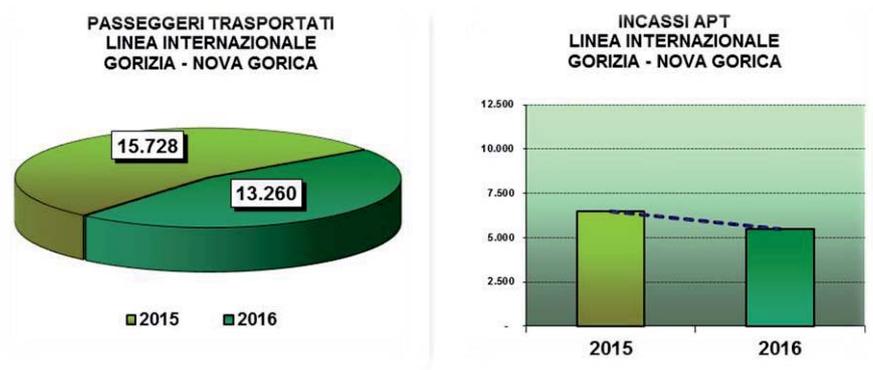
annuali ordinari, nel 2016 il numero di titoli emessi resta tendenzialmente invariato. Tale dato trova riscontro nell'utilizzo dei mezzi APT non solo in via occasionale, ma per spostamenti quotidiani quali i vari transfer casa-lavoro, in sostituzione ai mezzi propri o ad altri servizi.



Osservando i dati di vendita nella loro globalità e volendo fare un'analisi più accurata, l'ascesa degli abbonamenti annuali è determinata dal vantaggio offerto che è rappresentato dal fatto che a fronte dello stesso periodo di validità, la tariffa applicata viene calcolata sulla base di un minor numero di mensilità rispetto al periodo di reale utilizzo del titolo. Inoltre soprattutto tra gli annuali studenti la scontistica sul titolo integrato con il servizio extraurbano APT, ha apportato un aumento di questa tipologia permettendo all'utenza di muoversi in libertà con un unico abbonamento.

Linea urbana internazionale

Il servizio transfrontaliero tra Gorizia e Nova Gorica, linea gestita in pool con la società slovena AVRIGO, ha concluso il 2016 con un decremento rispetto agli esercizi precedenti, portando i trasportati globalmente a **13.260** passeggeri, di cui **5.468** unità su APT.



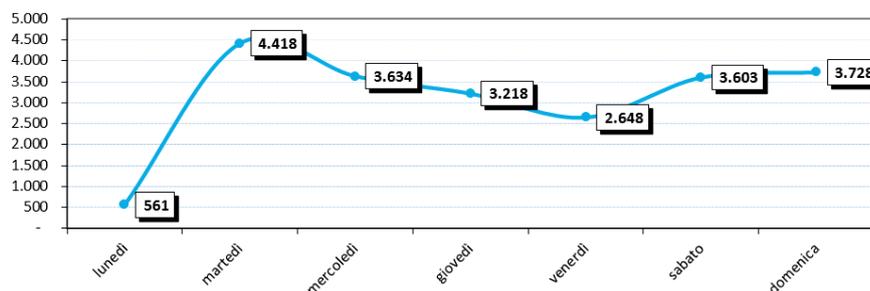
La flessione riscontrata è sostanzialmente a carico delle corse pomeridiane di nostra competenza. Tale dato è riconducibile al mancato utilizzo di questo servizio per spostamenti di lavoro ed inoltre, sempre per effetto della crisi economica, ad una minor affluenza di fruitori diretti nelle località turistiche e di svago della vicina Slovenia.

Linea marittima

La linea marittima è stata attivata dal 1 giugno al 31 agosto, con sospensione nella giornata di lunedì, per complessivi 80 giorni di esercizio.

I passeggeri trasportati, in relazione all'uso dei moltiplicatori per singola tipologia di titolo di viaggio, sono stati **21.810** con un incremento del **17,29 per cento** rispetto all'anno precedente. L'incasso complessivo è stato di **euro 115.891** (media introito a passeggero: € 5,31), con un aumento del **17,82 per cento** rispetto al 2015. Il numero finale di titoli di viaggio venduti, che è stato pari a **13.450** contro i 11.423 della stagione estiva 2015, ha registrato un dato in ascesa pari al **17,74 per cento**.

SERVIZIO LINEA MARITTIMA STAGIONE 2016
INCIDENZA GIORNALIERA
 (dati aggiornati al 30 agosto ricavati dai moltiplicatori per tipologia di titolo venduto)



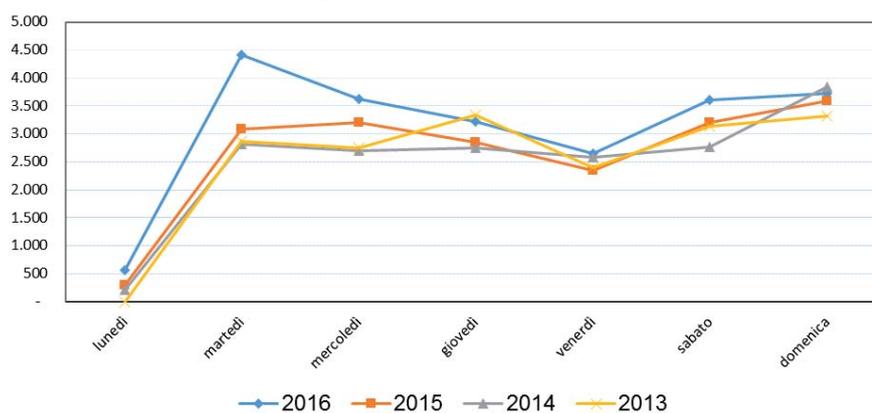
Nell'analisi delle vendite della linea marittima, assume rilevanza il luogo d'attracco della nave nel capoluogo triestino. L'autorità portuale ha confermato anche per la stagione estiva 2016 gli approdi presso il Molo Audace di Trieste ed il Molo Torpediniere in Grado. Così come evidenziato nella relazione dell'anno 2015, il ripristino dell'approdo al Molo Audace è stato di notevole impatto visivo per la clientela, che nell'ambito dell'indagine fatta a bordo, ha espresso pareri favorevoli soprattutto per la vicinanza alle rive ed alle principali attrattive della città.

Di notevole rilevanza per l'anno 2016 è stata la riconferma della convenzione tra APT e l'Agenzia del Turismo FVG per l'utilizzo della linea marittima con particolari agevolazioni per i sottoscrittori della Card FVG. La tessera rilasciata dall'ente turismo ha consentito la fruizione a titolo gratuito del servizio marittimo per una corsa giornaliera andata/ritorno. Il corrispettivo derivante dalla fruizione della motonave è stato versato a consuntivo direttamente dall'Agenzia del Turismo FVG, nella misura di una ticket di corsa singola per ogni trasportato. Il numero di passeggeri è stato rilevato da un apposito lettore di card magnetiche, che registra l'avvenuto utilizzo evitando così usi impropri delle agevolazioni ad essa connesse. Il riscontro di pubblico per questa iniziativa è stato notevole: anche nel **2016 il totale dei fruitori della card turistica è stato di 1.450 contro i 1.383 della stagione precedente.**

Un altro dato di vendita che nella stagione estiva 2016 ha registrato una performance particolarmente positiva è il **trasporto biciclette a bordo della motonave**, con un valore a consuntivo che vede triplicato il numero di biglietti, **concludendo con un totale di 1.217 titoli contro i 964 del 2015.** L'ulteriore incremento, già rilevato nella comparazione dati con la stagione 2014, è giustificato dall'aumento del numero di bici consentite a bordo mezza. La motonave messa a disposizione dalla società armatrice Delfino Verde, fino al 2014 prevedeva infatti l'imbarco di un massimo di 2 biciclette. **Con il 2015 a seguito di modifiche strutturali all'imbarcazione, il numero di stalli disponibili è passato a 16.**

Significativa è la rilevazione dei trasportati per singola giornata. Questa analisi ha messo in evidenza il martedì quale giorno con la maggior affluenza, seguito dal weekend. Le giornate che registrano il più basso numero di fruitori sono il giovedì ed il venerdì. Notevole anche l'afflusso di passeggeri il **mercoledì con 3.634 trasportati**, grazie anche alla collaborazione instaurata con l'Associazione DelTa - Delfini e tartarughe nell'Alto Adriatico, che prevedeva a bordo della motonave l'intervento di un biologo marino, che con l'ausilio di apposita apparecchiatura messa a disposizione dei passeggeri, illustrava e spiegava le specificità della fauna marina del golfo segnalando gli eventuali avvistamenti, coinvolgendo in modo attivo tutti i presenti, personale di bordo incluso.

**COMPARAZIONE INCIDENZA GIORNALIERA
deti stagioni estive quadriennio 2013-2016**



A conclusione, l'impegno per il 2017 è quello di incrementare ulteriormente le vendite di tutte le categorie di titoli, puntando su **fattori interni** quali:

- confermare la campagna per la lotta all'evasione a bordo dei mezzi, rafforzando la pianificazione precisa, efficiente ed efficace dell'attività di verifica con l'ausilio di agenti esterni, come avvenuto nell'esercizio 2016;
- studiare una più attenta e puntuale campagna di promozione del TPL;
- introdurre sistemi di bigliettazione innovativi che siano più vicini alle esigenze dell'utenza.

Particolare attenzione deve essere posta alla riorganizzazione del servizio urbano di Gorizia, così come già attuata con successo nell'area di Monfalcone, Ronchi e Staranzano. Inoltre per incrementare l'utilizzo dei nostri mezzi nell'area urbana di Grado, molto importante è la collaborazione con l'Agenzia Turismo FVG, al fine trovare nuove iniziative di promozione turistica atte a rendere più appetibile il servizio soprattutto durante la stagione estiva.

Per essere ancora più vicini ed attenti alle esigenze della collettività, notevole rilevanza assumono anche gli **agenti esterni**, come le politiche per il territorio coordinate con il servizio di TPL. Qualora non esistessero o non fossero già state attivate, risulterebbe interessante l'avvio di una collaborazione con gli assessorati comunali alle politiche sociali e della famiglia per l'introduzione di agevolazioni per i nuclei familiari e per le persone anziane con particolari requisiti di reddito.

APT nel 2016 ha riproposto il progetto denominato **"A SCUOLA CON APT"** che ha visto interagire degli incaricati aziendali con i rappresentanti della Consulta degli Studenti degli istituti d'istruzione superiore della Provincia di Gorizia. Il personale APT ha presentato una relazione sull'azienda, sui servizi offerti e sulle modalità di fruizione dei mezzi sia in fermata che a bordo, dando ai ragazzi tutta una serie di informazioni legate anche ai titoli di viaggio, le sanzioni amministrative e gli oggetti smarriti. Di particolare interesse da parte della Consulta è stata la promozione del servizio di trasporto nell'ambito della **"ALTERNANZA SCUOLA-LAVORO"**, che ha visto coinvolta l'azienda nella predisposizione di opuscoli pieghevoli atti ad illustrare in maniera semplice e diretta agli studenti questa opportunità. Ai rappresentanti, unitamente alla brochure specifica sull'ASL, sono stati consegnati orari ed altro materiale informativo per l'allestimento dello stand della Consulta, all'interno del quartiere fieristico nell'ambito



di una manifestazione di interesse giovanile. Per il 2017 è auspicabile che questo progetto venga attuato presso i vari poli scolastici della Provincia, sviluppando un piano di incontri formativi con l'obiettivo di essere più vicini agli studenti quali maggiori fruitori dei nostri servizi.

PUNTI VENDITA

Servizio prevendita

Nel corso del 2016 il numero di rivendite è rimasto sostanzialmente stabile. Alle chiusure di punti vendita sono corrisposte altrettante nuove aperture. Tali cambi di gestione non hanno creato particolari problemi nell'incasso dei corrispettivi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio.

Alle nuove rivendite, laddove sia stato possibile, è stata accordata la sola vendita dei biglietti, in virtù della politica aziendale di accentramento delle vendite degli abbonamenti, che predilige l'emissione degli stessi in via esclusiva presso le biglietterie automatizzate. L'applicazione di questa linea di condotta ha portato ad una considerevole riduzione degli abbonamenti a disposizione dei rivenditori, ottenendo così l'effetto di ridurre il rischio economico connesso ai depositi fiduciari di questi titoli di viaggio.

Nell'arco del 2016 i controlli effettuati presso la Compagnia dei Servizi Soc.Coop. (CDS), società aggiudicataria del servizio di distribuzione di titoli di viaggio, attuati per verificare il rispetto degli obblighi contrattuali e la coerenza del magazzino con quanto risultante dalle giacenze APT, non hanno evidenziato anomalie o discrepanze tra il magazzino fisico ed il fondo risultante dai report aziendali.

Con lo scopo di garantire una sempre capillare ed efficiente rete di approvvigionamento, si è ritenuto importante effettuare un'analisi del sistema di contatto a chiamata utilizzato dagli addetti della CDS per la prenotazione dei titoli. Per accertare la cadenza dei contatti APT ha preso visione del registro delle telefonate; è stata effettuata così una verifica a campione che non ha evidenziato alcun tipo di problematica da parte dei rivenditori contattati.

Per migliorare l'attività di servizio prevendita la CDS, in accordo con APT, ha elaborato un nuovo calendario di consegne nell'ambito delle otto aree servite (alto Friuli, basso Friuli, goriziano, Grado, Isontino, mandamento monfalconese e triestino). Inoltre, per ottimizzare le risorse, si è deciso che il rivenditore acquisti l'intero fondo biglietti (es. 100 biglietti urbani in conto deposito – acquisto 100 biglietti) evitando allo stesso di dover pagare cospicue somme di denaro nell'ambito delle operazioni di chiusura d'anno o cessata attività.

Nel complesso l'attività di servizio di distribuzione di documenti di viaggio è da considerarsi buona, grazie anche alle implementazioni e personalizzazioni software sviluppate appositamente per semplificare la gestione dei magazzini e le operazioni ad esse connesse.

Biglietterie

Nel 2016 APT ha avuto l'ennesima conferma che l'introduzione del progetto BIG2000, sistema di gestione automatizzata nell'emissione dei biglietti ed abbonamenti, ha portato notevoli vantaggi sia all'utenza che all'ufficio titoli di viaggio. La clientela fidelizzata dei nostri servizi continua a dimostrare un notevole apprezzamento per il procedimento meccanizzato, in quanto si abbattano i tempi per il rinnovo degli abbonamenti e anche il semplice acquisto di un biglietto risulta più rapido ed agevole. Inoltre, dal punto di vista dell'operatore d'ufficio, consente un'elaborazione dei dati di vendita più scorrevole, una più proficua gestione degli abbonamenti e la creazione di una banca dati degli abbonati.

Importate sottolineare che da ottobre 2016, in virtù delle modifiche strutturali a livello amministrativo dettate dalla soppressione delle Province, anche gli abbonamenti agevolati per determinate categorie protette vengono gestiti con il sistema meccanizzato. Tale cambiamento ha portato al quasi completo inutilizzo dei titoli tipografici presso le biglietterie automatizzate, permettendo in fase di back office la registrazione nei nostri archivi informatici anche di questi utenti.

Per quanto riguarda la gestione delle biglietterie centrali APT con sede in Gorizia, Monfalcone e Grado, è stato prorogato l'affidamento alla ditta Compagnia dei Servizi Soc.Coop. per l'intero esercizio 2016. La collaborazione pluriennale e l'ormai consolidata professionalità degli operatori di sportello ha migliorato di molto la percezione del servizio fornito, sia a livello di front office che nella gestione delle varie pratiche legate all'attività di biglietteria. Questo, nell'ottica aziendale di raggiungere livelli di servizio sempre più alti ed in virtù della certificazione UNI EN 13816:2002, risulta essere un obiettivo prioritario.

Biglietteria Gorizia

APT non ha registrato modifiche evidenti negli introiti e nel numero di clienti che si recano in questo punto vendita, in quanto il bacino di utenza del capoluogo isontino è per la maggior parte fidelizzato, e consta principalmente di studenti che raggiungono i vari poli scolastici e di lavoratori locali.

Per dare continuità all'attività di sportello si è mantenuta la solita suddivisione dell'orario in due fasce, scolastico e non scolastico, legato ovviamente alla struttura del servizio extraurbano ed urbano, anticipando l'apertura prolungata in fase di rinnovo degli abbonamenti annuali scolastici. Inoltre, per garantire una maggior copertura per la vendita dei nostri titoli di viaggio e fornire tutte le informazioni utili in considerazione della grande affluenza di visitatori, in occasione degli eventi di Gusti di Frontiera e della fiera di Sant'Andrea sono state concordate delle aperture straordinarie per il sabato pomeriggio e la giornata di domenica.

Biglietteria Monfalcone

Nel 2016 APT ha avuto un'ulteriore conferma della strategicità dell'apertura del punto vendita della biglietteria di Monfalcone in Via Fratelli Rosselli. Questa scelta è stata molto apprezzata dal bacino d'utenza locale, basti pensare che dopo l'incremento del 50 per cento già registrato nel 2013, **si evidenzia un'ulteriore crescita superiore al 7,00 per cento sul totale di titoli venduti**. La riapertura di un punto vendita presso la via centrale della città dei cantieri ha assunto un importante ruolo nella gestione dei rapporti con l'utenza e garantisce un ritorno d'immagine per l'Azienda. Oltre l'incremento registrato negli incassi, questa posizione riscuote un notevole gradimento del pubblico, che utilizza il servizio di sportello non solo per il mero acquisto dei titoli di viaggio, ma come punto informazioni e sala d'attesa. Tale risultato è motivo d'orgoglio per APT, da sempre attenta ai rapporti con la clientela e alla ricerca di nuove soluzioni per soddisfare le sue esigenze.

Biglietteria Grado

Per il 2016 è riconfermata la gestione da parte di CDS dell'autostazione e della biglietteria di Grado. Nell'arco dell'anno APT non ha registrato modifiche sostanziali negli introiti e nel numero di clienti che fruiscono di questo punto vendita, in quanto anche in questo caso il bacino di utenza è nella maggior parte fidelizzato. Si riscontrano buoni margini di miglioramento durante la stagione estiva, periodo per definizione di maggior afflusso di utilizzatori occasionali legati alla località turistica. Nell'ambito dell'area urbana di Grado è da sottolineare che nella stagione estiva 2016 sono state confermate due fondamentali novità. La prima concerne la possibilità di acquisto dei ticket per il trenino turistico direttamente presso la

biglietteria, che diventa così un'alternativa alla ormai consolidata vendita a bordo. La seconda invece riguarda la stipula tra APT e l'Agenda del Turismo FVG di una convenzione per l'utilizzo dei bus cittadini con particolari agevolazioni per i sottoscrittori della FVG Card.

APT sta inoltre continuando a lavorare al progetto di informatizzazione di alcune rivendite site nelle zone cardine di competenza, in vista di una meccanizzazione globale nell'emissione dei titoli di viaggio, in linea con quanto attualmente in essere nelle altre realtà del TPL regionale. L'estensione di questo sistema vedrà coinvolte le rivendite collocate nelle località principali quali Ronchi dei Legionari, Staranzano, Gradisca d'Isonzo, Pieris, Cormons e Cividale del Friuli, che attualmente registrano il maggior volume d'affari. Attivando l'informatizzazione di questi punti vendita si ipotizza di poter gestire e registrare nei database aziendali oltre l'ottanta per cento degli utilizzatori dei nostri servizi urbani ed extraurbani.

E-commerce

L'implementazione dell'innovativo sistema di e-commerce ha confermato il risultato positivo già registrato nel 2016. Il totale dei rinnovi dei soli titoli di viaggio APT sottoscritti via web è stato di 509, raggiungendo le 686 unità, contro le 522 del 2015, se considerata la totalità dei rinnovi on-line comprensivi dei titoli integrati APT-TT. Tale dato in costante crescita è frutto di una campagna mirata alla promozione di questo servizio mediante le pubblicazioni degli orari, la distribuzione e l'esposizione di materiale informativo presso le biglietterie e le pensiline.

Di notevole rilevanza è **la conferma anche per l'anno 2016 dell'applicazione di uno sconto pari al 5% sul valore nominale dell'abbonamento** acquistato on-line. Tale scontistica è già stata pubblicizzata nei vari canali aziendali al fine di promuovere questa tipologia di sottoscrizione, mirando ad annoverare un numero sempre più elevato di fruitori di questo servizio.

Il portale, oltre ad essere stato utilizzato per il rinnovo via web degli abbonamenti mensili e quindicinali, è stato molto sfruttato per il pagamento delle rate degli abbonamenti annuali studenti.

La risposta positiva per questo nuovo sistema di rinnovo dei titoli di viaggio tramite carta di credito è dovuta al fatto che rappresenta una modalità d'acquisto semplice e veloce, che permette ai nostri clienti di operare direttamente da casa o dall'ufficio senza essere così vincolati dagli orari e dai giorni di apertura dei punti vendita.

Emettitori

APT, dopo aver valutato e considerato il successo registrato nel 2011 con l'installazione dell'emettitrice di nuova generazione presso l'Aeroporto FVG, ha aggiornato l'intero parco macchine erogatrici ed installato una nuova in Piazza Transalpina a Gorizia, al fine di potenziare la rete di vendita presso il capolinea della linea urbana numero 1 ed in un'ottica di miglioramento del servizio offerto in un'area importantissima per l'interscambio tra i servizi di trasporto italiani e sloveni. La collocazione di queste macchine è da considerarsi quale utile supporto soprattutto per la clientela proveniente da fuori regione o dall'estero, in quanto l'operatività completamente touch screen e multilingue facilita l'acquisto dei biglietti; inoltre i pagamenti si possono effettuare anche mediante carta di credito.

La presenza di queste erogatrici automatiche in punti così strategici amplia le possibilità di munirsi di regolare titolo di viaggio, soprattutto nelle fasce orarie in cui le biglietterie centrali e quelle site all'interno delle autostazioni risultano chiuse al pubblico.

Attualmente il parco macchine APT consta di 7 emettitrici:

- ***n. 2 macchine presso l'Aeroporto FVG (interno ed esterno aera aeroportuale)***

- ***n. 1 macchina in Via F.lli Rosselli a Monfalcone (lato Duomo)***
- ***n. 1 macchina sita all'interno dell'autostazione di Trieste (banchine di partenza)***
- ***n. 1 macchina sita all'esterno dell'autostazione di Grado***
- ***n. 1 macchina sita all'esterno della stazione ferroviaria di Gorizia (marciapiede fermata bus urbano)***
- ***n. 1 macchina in Piazza Transalpina a Gorizia (capolinea linea urbana n. 1)***

Per il 2017 l'azienda ha in progetto di installare nuovi apparati per ampliare la rete di vendita. L'attivazione di queste nuove emettitrici è prevista nei punti strategici e di interscambio tra servizio urbano ed extraurbano. APT, in questa prospettiva di implementazione, ha già iniziato l'iter per l'installazione di una macchina erogatrice presso la fermata principale di Gradisca d'Isonzo sita in Viale Regina Elena, punto di notevole importanza quale area di intersezione tra la maggior parte delle linee extraurbane in transito.

L'idea per il futuro è di predisporre gli apparati non solo all'erogazione dei biglietti di corsa semplice, ma anche al rinnovo degli abbonamenti. Tale innovazione, già introdotta in altre realtà del TPL regionale, risulta di notevole impatto per i clienti. Queste migliorie vengono percepite come un maggior avvicinamento alle esigenze degli utenti e, dal punto di vista aziendale, un modo per implementare le vendite, abbattendo così il rischio della salita a bordo senza titolo di viaggio.

INFORMATIZZAZIONE DELL'AUTOBUS

Il processo di informatizzazione dell'autobus ha avuto avvio nel 2005 ed è tutt'ora in corso mediante l'integrazione continua di ulteriori periferiche. Tale processo riguarda il servizio di trasporto nel suo complesso: infatti, oltre ai sistemi di monitoraggio finalizzati ad una rilevazione puntuale del servizio svolto nei dettagli di percorso, tempi e fermate, sono state installate periferiche il cui funzionamento è teso ad incrementare le informazioni all'utenza tramite paline elettroniche di fermata, e specificatamente all'utenza appartenente alla cosiddetta fascia debole, mediante i sistemi di ausilio alle persone ipovedenti.

Per gli aspetti di natura normativa, amministrativa ed economica si rimanda alle relazioni degli anni precedenti; di seguito invece si riportano i principali dettagli caratteristici del 2016.

Nel corso dell'anno è proseguita la collaborazione con la ditta Selecta Digital Service alla quale sono stati affidati i contratti di manutenzione extragaranzia del sistema AVM.

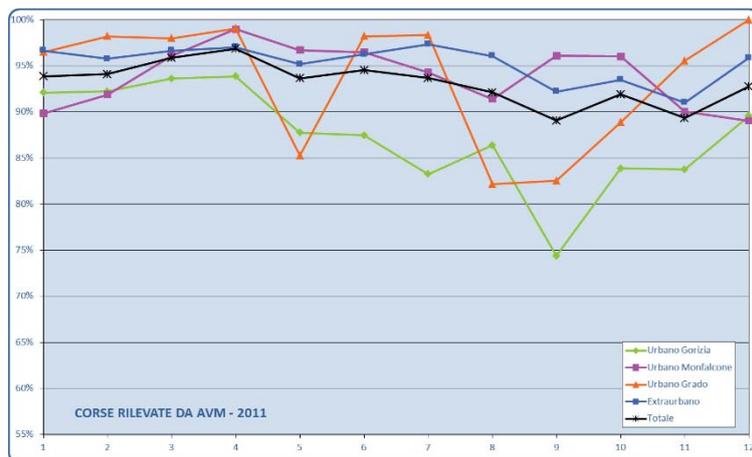
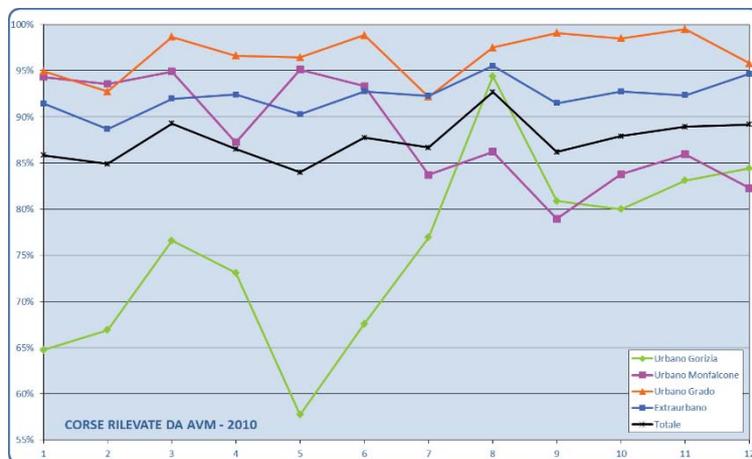
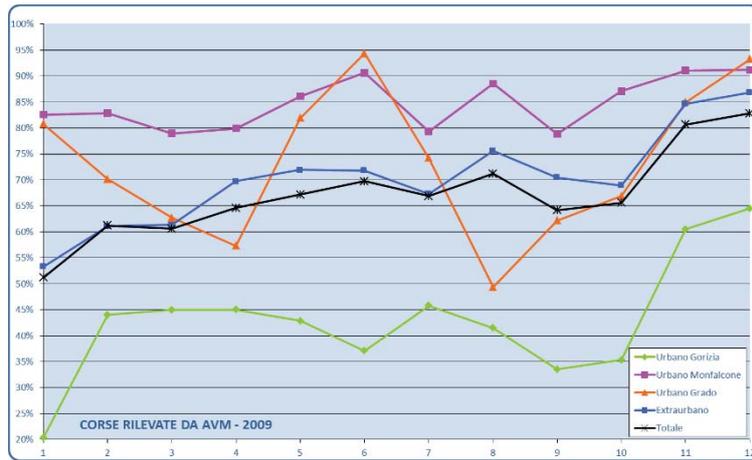
A seguito della ricollocazione delle strumentazioni conta-passeggeri ed ipovedenti avvenuta nel 2011 e finalizzata a disporre di tali attrezzature sui mezzi di più largo impiego, APT attualmente dispone di:

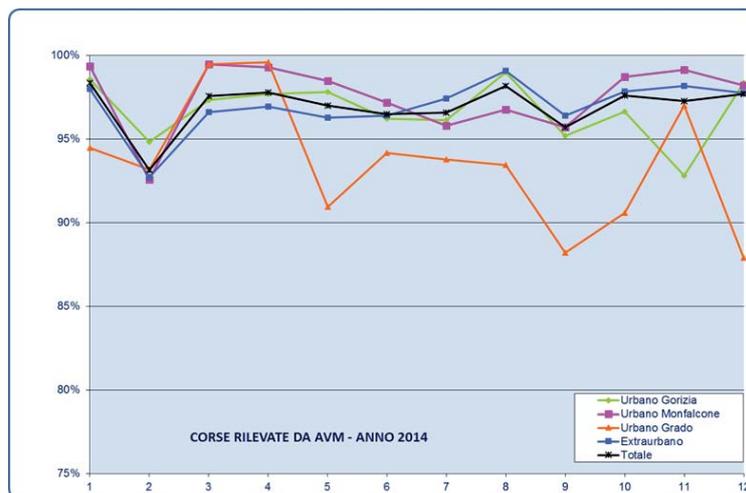
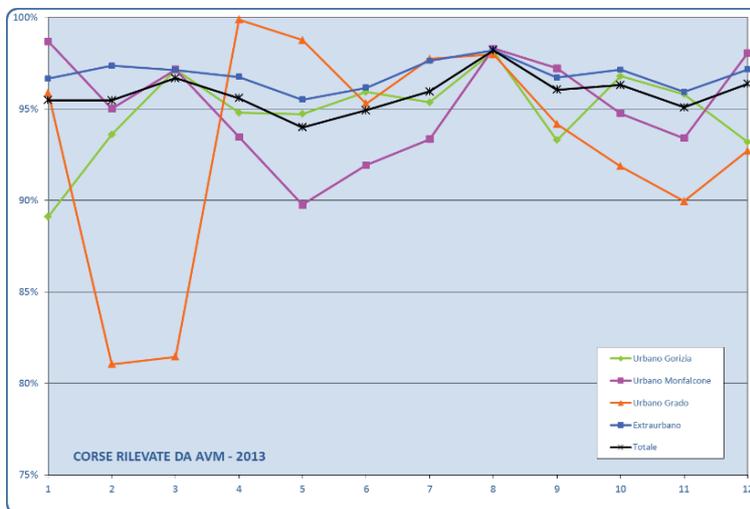
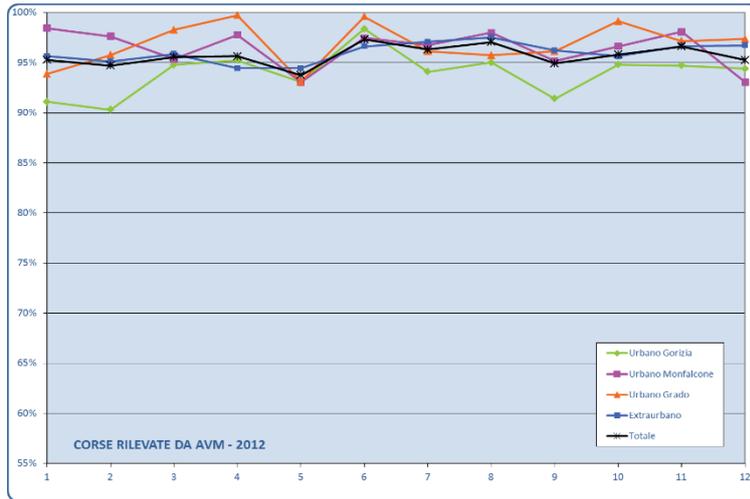
- 3 mezzi urbani, a tre porte, con sistema AVM e conta-passeggeri;
- 4 mezzi urbani, a due porte, con sistema AVM e conta-passeggeri;
- 28 mezzi urbani con sistema AVM;
- 6 mezzi extraurbani, a due porte, con sistema AVM e conta-passeggeri;
- 76 mezzi extraurbani con sistema AVM;
- 1 mezzo urbano, immatricolato sulla linea transfrontaliera, con sistema AVM;
- 1 mezzo extraurbano, immatricolato su linea in subappalto, con sistema AVM;
- 3 mezzi, immatricolati come noleggio con conducente, con rilevatore satellitare.

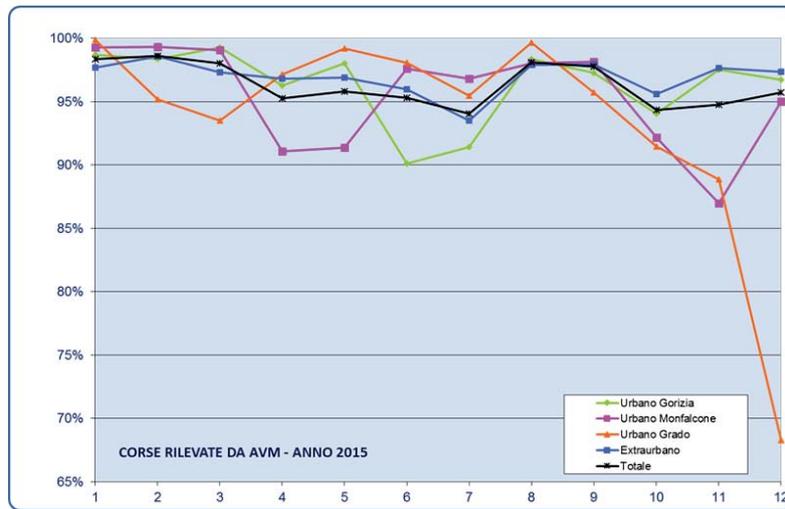
Dei complessivi 36 mezzi urbani in flotta, 29 sono dotati di sistema elettronico informativo di supporto alle persone ipovedenti.

Le implementazioni apportate al sistema AVM nel corso degli anni, come l'attivazione della "certificazione batch", l'aumento del parco scorte AVM, l'installazione delle flash card sui terminali di bordo, il monitoraggio e la manutenzione continuo del corretto funzionamento dei dispositivi di bordo e dei software di rilevazione, insieme all'istruzione continua al personale viaggiante, hanno permesso nel corso degli anni di aumentare progressivamente la percentuale di corse rilevate automaticamente mediante sistema AVM giungendo al 97% circa.

Il dato del 2016 rileva una percentuale superiore rispetto a quella del 2015, e il progressivo miglioramento del dato può essere dedotto dai diagrammi riportati di seguito che evidenziano i dati di dettaglio degli anni 2015 e 2016, mentre per quelli precedenti si riportano solo i diagrammi significativi per comprendere il continuo trend di miglioramento registrato.







Nel 2016 è stato rilevato automaticamente mediante sistema AVM il 97,3% delle corse programmate (287.736 corse rilevate su 295.861 corse programmate). Più dettagliatamente:

- Urbano Gorizia: 98,0%, aumento della copertura rispetto al 2015 di 1,4 punti percentuali (60.512 corse rilevate su 61.766 corse programmate);
- Urbano Monfalcone: 96,0%, aumento della copertura rispetto al 2015 di 0,6 punti percentuali (72.783 corse rilevate su 75.793 corse programmate);
- Urbano Grado: 95,9%, aumento della copertura rispetto al 2015 di 2,3 punti percentuali (8.881 corse rilevate su 9.262 corse programmate);
- Extraurbano: 96,9%, aumento della copertura rispetto al 2015 di 0,8 punti percentuali (145.560 corse rilevate su 149.040 corse programmate).



SERVIZI NON TPL

In questa sezione sono oggetto di disamina quei servizi, scolastici e turistici, che, pur nella limitatezza della loro portata, contribuiscono all'attività operativa aziendale, caratterizzandone la completezza e connotandola con un valore aggiunto rispetto ad un'azienda di TPL tout court, potenziandone la competitività e la presenza sul mercato territoriale.

Infatti, se da un lato i servizi scolastici consentono una maggiore relazione con gli Enti locali del territorio, con un soddisfacente ritorno in termini economici e di interazione con il Soggetto Pubblico, dall'altro quelli turistici, che sostanzialmente sono caratterizzati dal noleggio con conducente, permettono all'azienda una positiva permanenza su un mercato decisamente ostico e competitivo, a fronte della presenza massiccia, nello stesso, di molteplici soggetti privati, anche transfrontalieri.

SERVIZI SCOLASTICI

Accanto ai servizi aggiuntivi nel corso del 2016, APT ha consolidato la sua presenza nel settore del trasporto scolastico, con servizi di scuolabus effettuati per conto dei Comuni. I mezzi attualmente adibiti a tale tipologia sono 6. Sono stati confermati dagli Enti Locali gli affidamenti anche per l'anno scolastico 2016 - 2017 di una delle 3 linee che costituiscono il servizio scuolabus del Comune di San Canzian d'Isonzo, delle 2 linee che costituiscono l'intero servizio di trasporto scolastico del Comune di Gorizia e, a fine anno, si è concluso l'iter che ha portato all'affidamento delle 2 linee che costituiscono l'intero servizio di trasporto scolastico del Comune di Monfalcone.

Il servizio effettuato per il Comune di Gorizia, che vede impegnati due autisti a tempo pieno dal lunedì al venerdì e due mezzi, è composto da:

- 2 linee di trasporto che consentono il raggiungimento degli istituti anche agli studenti che vivono nelle aree residenziali decentrate come San Mauro, Piuma, Gradiscutta e Mainizza;
- un articolato sistema di corse, circa 65 su base settimanale, per il trasporto degli alunni dagli istituti di appartenenza sprovvisti di palestre alle palestre comunali per lo svolgimento dell'attività motoria;
- un sistema di corse dagli istituti scolastici al centro Lenassi di Gorizia per lo svolgimento di attività di laboratorio di ludoteca.

Nel corso del 2016 è stata bandita dal Comune di Monfalcone una gara per l'assegnazione del servizio di trasporto scolastico e di accompagnamento per un periodo di 5 anni, con possibilità di estensione della fornitura per ulteriori 3 anni. L'iter di gara non ha visto il suo completamento in tempo per l'avvio dei servizi a partire dal mese di settembre 2016, pertanto il servizio dei mesi di settembre ed ottobre è stato effettuato come estensione della precedente gara ed il nuovo contratto ha avuto effetto a partire dal 01 novembre 2016, con scadenza al 31 ottobre 2021.

Il servizio, vede impegnati due autisti a tempo pieno dal lunedì al venerdì e due mezzi ed è composto da:

- 2 linee di trasporto per gli alunni frequentanti la scuola primaria, sia a tempo normale che a tempo pieno;
- 1 linea per il rientro degli alunni frequentanti la scuola a tempo pieno;
- 1 linea di trasporto per gli alunni frequentanti la scuola dell'infanzia
- Un monte chilometrico forfettario per l'effettuazione di uscite didattiche suddiviso per destinazioni all'interno del mandamento ed al di fuori di esso;

- Il servizio di trasporto per i centri estivi;
- Il servizio di accompagnamento per i tragitti casa – scuola, sia per la scuola dell’infanzia che per quella primaria, subaffidato alla cooperativa Compagnia dei Servizi Soc.Coop.Sociale ONLUS.

SERVIZI ATIPICI

Il servizio atipico è, per definizione, quel trasporto di persone caratterizzato da un’offerta del servizio ad una fascia omogenea ed individuabile di viaggiatori e dalla mancanza di tariffe prestabilite, con spese di trasporto a carico del committente: anche nel corso del 2016 APT ha operato in questo senso secondo diverse modalità.

Nel 2016 oltre al servizio di TPL, attivato a partire da febbraio 2014 ed effettuato in compensazione ai sensi dell’art. 4, comma 1 della L.R. 9/2004, tra Monfalcone, Sagrado e Gradisca con il Centro Commerciale, come già avvenuto nel 2015 è stato effettuato il servizio atipico di collegamento tra il Centro Commerciale di Villesse e Grado, Lignano/Bibione nel periodo estivo e con Trieste, Duino Aurisina e Monfalcone in quello invernale. Nonostante Il servizio, soprattutto quello con Trieste e Monfalcone, abbia registrato un forte interessamento da parte dell’utenza il committente ha ritenuto al termine del contratto annuale, avvenuto nel mese di agosto, di interrompere il servizio.

SERVIZI TURISTICI

I servizi di noleggio per l’anno 2015 i servizi di noleggio hanno svolto un ruolo importante nel panorama degli impegni aziendali. Infatti, grazie alla prosecuzione della collaborazione con Trumpy Tours srl, i rapporti commerciali con il centro commerciale di Villesse ed una riconquista di quote di mercato sui servizi di noleggio, è stato mantenuto il trend positivo registrato nel 2015 rispetto agli anni precedenti. Nonostante una flessione delle percorrenze totali annuali, pari a 243.244 km (39.709 km) il fatturato relativo a questo specifico tipo di servizio ha registrato un incremento rispetto all’anno precedente e risulta pari a € 565.266,46 (+ € 34.948,98)

Tali volumi di traffico sono stati effettuati con il medesimo parco mezzi dell’anno precedente ed attraverso i c.d. “*fuori linea*” opportunamente richiesti all’Ente Concedente. La flotta di mezzi turistici conta 6 unità con un’età media di 7,50 anni. Rimane comunque un obiettivo il consolidamento della presenza di APT sul mercato del settore turistico, mantenendo un’elevata qualità dell’offerta alla clientela e promuovendo la presenza negli ambiti più significativi del turismo su gomma. Si vuole rafforzare quindi l’espressione della volontà di fornire un servizio a ogni declinazione dei bisogni di mobilità dell’Isontino: scuola, lavoro, shopping e ovviamente svago, interpretando questi bisogni secondo i livelli di importanza.

GESTIONE FORNITURE GASOLIO

La seguente relazione riassume i principali aspetti che contraddistinguono la gestione delle forniture di gasolio per autotrazione in seno all'Azienda - evidenziando sia l'andamento delle quotazioni del carburante, che le modalità operative e tecnico/amministrative che le regolano – nonché, specifica le caratteristiche tecniche degli impianti di distribuzione e le procedure, connesse ai loro funzionamenti.

Nell'anno 2016 APT ha movimentato i seguenti quantitativi di gasolio autotrazione, distribuiti fra i due depositi aziendali di Gorizia e Monfalcone:

	Deposito di Gorizia	Deposito di Monfalcone
Carico nell'esercizio (litri)	1.395.353	768.500
Scarico nell'esercizio (litri)	1.407.727	772.508

Gli approvvigionamenti - sono stati effettuati con le modalità previste da una Gara "Proposta di fornitura prodotti petroliferi franco destino per i depositi di APT SpA Periodo 01/07/2015 —31/12//2015. CIG N° [6243308CBC] dove la migliore offerta (K 0,0279), era risultata essere quella di VANELLO & FIGLI S.p.A. (il dettaglio dell'iter procedurale è stato illustrato nella relazione dell'anno precedente) e che, in conseguenza alla Delibera n. 2502 del 18 dicembre 2015 della Regione F.V.G., con la quale l'Ente – nelle more della conclusione delle procedure di affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale al nuovo Affidatario - sanciva un'ulteriore proroga annuale del Contratto di Servizio, vedeva l'Azienda, a sua volta, proporre una proroga dell'affidamento alla ditta VANELLO & FIGLI S.p.A. di pari durata (dal 01/01/2016 al 31/12/2016 e con il mantenimento delle medesime condizioni economiche e contrattuali) (rif. prot. n. 3133-U/2015 dd. 23.12.2015), la quale ditta, con comunicazione del 07/01/2017, dava riscontro positivo.

In prospettiva 2017, l'Azienda nel mese di ottobre 2016 ha ritenuto necessario provvedere ad indire una nuova Gara per la fornitura di gasolio, avvalendosi – anche questa volta – del S.Q. di Arriva Italia S.r.l., ai sensi e per gli effetti dell'art. 134, comma 3 del D.Lgs. 50/2016 inviando specifica richiesta (rif. prot. n.2839-U/2016 dd. 21/10/2016).

Ottenuta da Arriva Italia S.r.l. (rif. prot. n. 2016/422_AD/AC) la conferma della possibilità di avvalimento del S.Q. e l'elenco dei fornitori qualificati, l'Azienda ha posto in essere una Gara "Procedura ristretta tra le imprese inserite nel Sistema di Qualificazione di Arriva Italia S.r.l. (rif. G.U.C.E. D 2015-011084 del 26 gennaio 2015) per la fornitura di gasolio per autotrazione" periodo dal 1° aprile 2017 al 30 settembre 2017 CIG. N. [6866923C1D] indirizzando una lettera d'invito a tutti i soggetti qualificati (rif. prot. n. 3257-U/2016 dd. 16/12/2016), mantenendo il medesimo criterio di valutazione usato nella gara precedente ovvero:

la valutazione del valore più basso del fattore convenzionalmente denominato "K" (riferito alla maggiorazione €/litro applicata al solo trasporto del prodotto), che costituisce la componente "fissa" nell'insieme degli altri valori variabili della formula che determina la quotazione giornaliera €/litro del gasolio.

Nelle more dell'espletamento delle procedure di Gara - che vedevano il termine ultimo per la ricezione delle offerte posto in data 20 gennaio 2017 e l'esperimento della stessa il giorno 31 gennaio 2017 - l'Azienda ha provveduto a richiedere all'attuale fornitore (VANELLO & FIGLI S.p.A.) una proroga trimestrale (dal 01/01/2017 al 31/03/2017 con il mantenimento

delle medesime condizioni economiche e contrattuali - rif. prot. n. 3276-U/2016 dd. 20/12/2016), ricevendone la disponibilità, dalla ditta stessa, in data 28/12/2016.

Come per l'anno 2015, a regime di Servizio "Orario Invernale Scolastico", preponderante nell'arco dell'anno, la fornitura per il deposito aziendale di Gorizia avviene mediamente ogni 7/8 giorni, con un quantitativo di ca. litri 34.000, fornito in un'unica soluzione, mediante l'utilizzo di un autotreno, mentre per quanto riguarda la sede di Monfalcone, il quantitativo medio previsto è di ca. litri 14.000 nell'arco di una settimana, talvolta suddiviso in due diverse forniture, mediante l'utilizzo di una motrice. Diversamente, nel periodo estivo ed anche quando è in vigore l'orario "non scolastico", l'intervallo fra i rifornimenti si dilata un poco, passando, rispettivamente, a 10/12 giorni per la Sede di Gorizia e 8/9 per quella di Monfalcone.

Rimangono invariate le operazioni di rifornimento delle cisterne - come da "Procedura Gestione serbatoi e Urea e olii"(rif. UNI EN ISO 14001:2004 e UNI EN 13816:2002) le quali avvengono solamente in presenza del personale opportunamente formato per la gestione dell'emergenza sversamento, che indica all'operatore della ditta fornitrice la cisterna di carico ed i dispositivi presenti per il contenimento delle eventuali perdite (un contenitore di sepiolite per assorbire il liquido sversato, un telo di protezione ed un contenitore di sabbia per isolare il tombino adiacente i serbatoi). Durante tutta la durata delle operazioni di scarico del prodotto, l'operatore della ditta esterna deve essere sempre presente e pronto a bloccare un eventuale sversamento.

Nel periodo preso in esame, non ci sono state variazioni e/o implementazioni presso gli impianti di distribuzione carburante sia della sede di Gorizia (Licenza d'esercizio IT00GOY00172G rilasciata in data 13/11/2006) che di quello della sede di Monfalcone (Licenza d'esercizio GOY00085Q rilasciata in data 25/08/1998), dopo l'aggiunta in entrambi i depositi di una colonnina dedicata all'erogazione dell'additivo AD BLUE, necessario per le motorizzazioni ecologiche degli autobus.

Gli impianti di distribuzione carburante, sono sempre sottoposti a periodici servizi di manutenzione programmata (cadenza quadrimestrale), da parte della ditta CHIURLO, con la quale vige un Contratto per il Servizio di manutenzione che - per le motivazioni citate in precedenza - è stato anch'esso prorogato a tutto il 2016 (rif. prot. n. 3154-U/2015 dd. 23/12/2015).

Gli interventi prevedono prove di erogazione con misura campione, eventuali tarature degli erogatori - qualora sia evidenziata una differenza sull'erogato - il controllo dell'eventuale presenza d'acqua sul fondo delle cisterne, la verifica della funzionalità del sistema di monitoraggio della pressione presente nell'intercapedine dei serbatoi ed infine il controllo generale della componentistica presente sui distributori (pistola, tubo, pompa).

Sono, altresì, garantiti dalla summenzionata ditta, anche gli eventuali interventi di manutenzione straordinaria, derivanti da possibili guasti agli impianti.

Questo costante controllo, unito alla settimanale verifica dei livelli di giacenza del prodotto presente nei serbatoi, operato da personale opportunamente formato per la gestione dell'emergenza sversamento, garantisce la sicurezza di una piena efficienza degli impianti - in conformità alle norme UNI EN 14001:2004 - e la precisa rispondenza alle prescrizioni, soggette a controllo fiscale, da parte delle Autorità preposte.

Come già evidenziato nelle precedenti relazioni, per esigenze legate al Servizio ed alla movimentazione degli autobus, gli stessi sono stati dotati di tessere multifunzionali atte a consentire rifornimenti di carburante presso impianti stradali esterni di specifiche Compagnie petrolifere (AGIP, SHELL, TOTALERG, TAMOIL, Q8).

Tali operazioni, sono peraltro effettuate su un limitato numero di autobus, adibiti ad effettuare determinati turni di servizio che possono presentare solo delle toccate presso le Sedi di Gorizia e Monfalcone, tali da non consentire le consuete soste operative, comprendenti, appunto, i rifornimenti e la pulizia degli stessi.

Nell'anno 2016 i rifornimenti con tali tessere sono risultati pari a litri 143.926, con un costo medio €/Litro di 1,11473, rispetto a litri 154.138 del 2015 (con un costo medio €/Litro di 1,18408).

L'andamento del prezzo del gasolio, che a fine 2015 si attestava sul valore di €/Litro 0,950, ha registrato nei primi due mesi dell'anno un ulteriore calo, per poi proseguire – seppure con diverse fluttuazioni – con un generale aumento, superando la soglia dell'euro durante il mese di ottobre ed attestandosi alla fine del mese di dicembre alla quota di €/Litro 1,05283.

Il prezzo medio del carburante per l'anno 2016 è risultato essere di €/Litro 0,95890.

La rappresentazione grafica sottostante meglio evidenzia la fluttuazione del prezzo del carburante nell'arco dell'anno.



Conclusioni

Signori Soci, alla luce delle considerazioni svolte nei punti precedenti e di quanto esposto nella Nota Integrativa, Vi invitiamo:

- ad approvare il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2016 unitamente alla Nota integrativa ed alla presente Relazione che lo accompagnano;
- a destinare il risultato d'esercizio in conformità con la proposta formulata nella nota integrativa.

Gorizia, 30/03/2017

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

SARA CUMAR



AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.p.A.

Sede in via Caduti di An Nasiriyah n. 6 - 34170 GORIZIA
Capitale sociale € 5.164.600 interamente versato
Codice Fiscale: 00505830315

Relazione del Collegio Sindacale esercente attività di revisione legale dei conti

Signori azionisti della Azienda Provinciale Trasporti S.p.A.

Premessa

Il Collegio Sindacale, nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016, ha svolto sia le funzioni previste dagli articoli 2403 e seguenti del Codice Civile, sia quelle previste dall'articolo 2409-bis del Codice Civile. La presente relazione unitaria contiene nella parte prima la "Relazione del revisore indipendente ai sensi dell'articolo 14 del Decreto Legislativo 27 gennaio 2010 n. 39" e nella parte seconda la "Relazione ai sensi dell'articolo 2429, comma 2, del Codice Civile".

Parte prima

Relazione di revisione ai sensi dell'articolo 14 del Decreto Legislativo 27 gennaio 2010 n. 39

1. Abbiamo svolto la revisione contabile dell'allegato bilancio d'esercizio della società "Azienda Provinciale Trasporti S.p.A.", costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2016, dal conto economico riferito a tale data e dal rendiconto finanziario.

Responsabilità degli amministratori per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Responsabilità del revisore

E' nostra la responsabilità di esprimere un giudizio sul bilancio d'esercizio sulla base della revisione legale.

Abbiamo svolto la revisione legale in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell'articolo 11, comma 3, del Decreto legislativo n. 39/10. Tali principi richiedono il rispetto di principi etici, nonché la pianificazione e lo svolgimento della revisione legale al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio non contenga errori significativi.

La revisione legale comporta lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto degli importi e delle informazioni contenuti nel bilancio d'esercizio. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Nell'effettuare tali valutazioni del rischio, il revisore considera il controllo interno relativo alla redazione del bilancio d'esercizio dell'impresa che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta al fine di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno dell'impresa. La revisione legale comprende altresì la valutazione dell'appropriatezza dei principi contabili adottati, della

ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, nonché la valutazione della presentazione del bilancio d'esercizio nel suo complesso.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Giudizio

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della società "Azienda Provinciale Trasporti S.p.A." al 31 dicembre 2016 e del risultato economico per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione

Parte seconda

Relazione ai sensi dell'articolo 2429, comma secondo, del Codice Civile

B1) Attività di vigilanza ai sensi dell'articolo 2403 e seguenti del Codice Civile

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

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

i) la tipologia dell'attività svolta

ii) la sua struttura organizzativa e contabile

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

È stato, quindi, possibile confermare che:

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

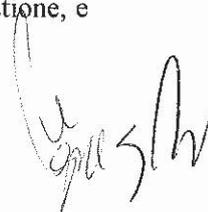
- l'assetto organizzativo e la dotazione delle strutture informatiche sono rimasti sostanzialmente invariati

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

Le attività svolte dal Collegio sindacale hanno riguardato, sotto l'aspetto temporale, l'intero esercizio e nel corso dell'esercizio stesso sono state regolarmente svolte e documentate le riunioni di cui all'articolo 2404 del Codice Civile.

Attività svolta

1. Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 la nostra attività è stata ispirata alle Norme di Comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.
2. In particolare:
 - Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.
 - Abbiamo partecipato alle assemblee dei soci, ed a tutte le adunanze del Consiglio di Amministrazione, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento e per le quali possiamo ragionevolmente assicurare che le azioni deliberate sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.
 - Mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle rispettive funzioni e dall'esame della documentazione trasmessaci, abbiamo valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.



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

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

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

3. Nel corso dell'esercizio siamo stati periodicamente informati dagli amministratori sull'andamento della gestione sociale e sulla sua prevedibile evoluzione.
Possiamo ragionevolmente assicurare che le azioni poste in essere sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.
4. Il Collegio Sindacale non ha riscontrato operazioni atipiche e / o inusuali.
5. Nel corso dell'esercizio non sono pervenute al Collegio Sindacale denunce ai sensi dell'articolo 2408 Codice Civile, non si è dovuto intervenire per omissioni dell'Organo amministrativo ai sensi dell'articolo 2406 del Codice Civile, non sono state fatte denunce ai sensi dell'articolo 2409, comma sette, del Codice Civile.
6. Al Collegio Sindacale non sono pervenuti esposti.
7. Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio, non ha rilasciato pareri ai sensi di legge.
8. Dall'attività di vigilanza e controllo non sono emersi fatti significativi suscettibili di segnalazione o di menzione nella presente relazione.

B2) Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

9. Abbiamo esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016, che è stato messo a nostra disposizione nei termini di cui all'articolo 2429 del Codice Civile e, nel merito riferiamo che, per l'attestazione che il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2016 rappresenti in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Vostra Società ai sensi dell'articolo 14 del Decreto legislativo n. 39/2010, rimandiamo al contenuto della prima parte della nostra relazione.
Nel merito si ritiene di fornire le seguenti ulteriori informazioni:
 - i criteri di valutazione delle poste dell'attivo e del passivo soggette a tale necessità inderogabile sono stati controllati e non sono risultati sostanzialmente diversi da quelli adottati negli esercizi precedenti, conformi al disposto dell'articolo 2426 del Codice Civile
 - è stata posta attenzione all'impostazione data al progetto di bilancio, sulla sua generale conformità alla legge per quello che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione
 - è stata verificata la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui si è avuta conoscenza a seguito dell'assolvimento dei doveri tipici del Collegio sindacale e a tale riguardo non vengono evidenziate ulteriori osservazioni
10. Gli amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dall'articolo 2423, quinto comma, del Codice Civile.
11. Lo stato patrimoniale evidenzia **un risultato d'esercizio positivo di € 3.257.126** e si riassume nei seguenti valori:

- Attività	€	43.971.024
- Passività	€	6.609.989



- Patrimonio netto (escluso l'utile dell'esercizio)	€	34.103.909
- Utile (perdita) dell'esercizio	€	3.257.126

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

Valore della produzione (ricavi non finanziari)	€	21.514.405
Costi della produzione (costi non finanziari)	€	(17.493.194)
Differenza	€	4.021.211
Proventi e oneri finanziari	€	319.161
Rettifiche di valore di attività finanziarie	€	0
Risultato prima delle imposte	€	4.340.372
Imposte sul reddito	€	(1.083.246)
Utile (Perdita) dell'esercizio	€	3.257.126

B3) Osservazioni e proposte in ordine all'approvazione del bilancio

12. Per quanto precede, il Collegio Sindacale non rileva motivi ostativi all'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2016, né ha obiezioni da formulare in merito alla proposta di deliberazione presentata dal Consiglio di Amministrazione per la destinazione del risultato d'esercizio.

Gorizia, 11 aprile 2017

BASSO rag. Stefano

PAHOR dott.ssa Valentina

MAGURANO rag. Gabriella